

Univerzita Karlova v Praze
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje



Karel Hostomský

**Transformace automobilového průmyslu v Maďarsku
a na Slovensku po roce 1989 s důrazem na změny
v regionální nezaměstnanosti**

**Transformation of the automotive industry in Hungary and Slovakia
after 1989 emphasizing on changes in regional unemployment**

Bakalářská práce

Praha 2010

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jan Ženka

Externí školitelka: DSc. Rédei Mária

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně a že jsem všechny použité prameny řádně citoval. Jsem si vědom toho, že případné využití výsledků získaných v této práci mimo Univerzitu Karlovu v Praze je možné pouze po písemném souhlasu této univerzity. Svoluji k zapůjčení této práce pro studijní účely a souhlasím s tím, aby byla řádně vedena v evidenci vypůjčovatelů.

V Praze, dne 22.8.2010

Na tomto místě bych rád poděkoval svému vedoucímu Mgr. Janu Ženkovi za cenné rady a užitečné připomínky, které mi po celý čas tvorby mé práce ochotně a trpělivě věnoval. Také bych chtěl poděkovat za spolupráci a cenné rady své externí školitelce DSc. Márii Rédei z Univerzity Loránda Eötvöse v Budapešti. V neposlední řadě bych chtěl poděkovat každému, kdo svojí pomocí a ochotou přispěl k této práci, a také mé rodině a blízkým za podporu v průběhu celého studia.

Transformace automobilového průmyslu na Slovensku a v Maďarsku po roce 1989 s důrazem na změny v regionální nezaměstnanosti

Abstrakt

Tato bakalářská práce se zabývá geografickými aspekty transformace automobilového průmyslu Maďarska a Slovenska. Jsou v ní představeny specifika transformace hospodářství s důrazem na automobilový průmysl ve sledovaných státech a jejich závěrečná komparace. Specifickým cílem studie bylo zjištění účinků hospodářské krize v období 2008-2009 na automobilový průmysl na základě analýzy změn zaměstnanosti v tomto odvětví a jeho možném vlivu na růst regionální nezaměstnanosti.

Klíčová slova: transformace, automobilový průmysl, zaměstnanost, regionální nezaměstnanost

Transformation of the automotive industry in Hungary and Slovakia after 1989 emphasizing on changes in regional unemployment

Abstract

This thesis deals with the geographical aspects of the transformation of the automotive industry in Hungary and Slovakia. The particularities of economical transformation are presented with emphasis on the automotive industry in mentioned countries and their final comparison. The specific objective of this study was to determine the effects of the economic crisis in years 2008-2009 in the automotive industry based on analysis of changes in employment in this sector and its possible effects on the growth of regional unemployment.

Keywords: transformation, automotive industry, employment, regional unemployment

Az autóipar 1989 utáni transzformációja Magyarországon és Szlovákiában különös tekintettel a munkanélküliség regionális változásaira

Kivonat

Ezen szakdolgozat Szlovákia és Magyarország autóipara transzformációjának geográfiai aspektusait vizsgálja. Sorra veszi a két ország gazdaságában végbement változások sajátosságait kiemelt figyelmet szentelve az autóiparnak. A munka végi összegzésben pedig rövid összehasonlítás található. A szakdolgozat specifikus célja a 2008-2009-es gazdasági válság autóiparra kifejtett hatásának vizsgálata volt a regionális foglalkoztatottsági és munkanélküliségi adatok elemzése által, valamint az autóiparnak a regionális munkanélküliség alakulására kifejtett hatásának vizsgálata.

Kulcsszavak: transzformáció, autóipar, foglalkoztatottság, regionális munkanélküliség

Obsah

Seznam použitých zkratk	6
Seznam obrázků a grafů	7
Seznam příloh	8
Úvod	9
2. Diskuse s literaturou	11
2.1 Faktory ovlivňující propouštění v AP a růst regionální nezaměstnanosti	11
2.2 Transformace AP pomocí PZI ve SVE.....	13
3. Metodika práce	16
4. Historický vývoj automobilového průmyslu	18
5. Transformace automobilového průmyslu v Maďarsku	19
5.1 Transformace automobilového průmyslu v Maďarsku	21
5.2 Vliv hospodářské krize na vývoj regionální nezaměstnanosti a zaměstnanost v automobilovém průmyslu v Maďarsku	23
6. Transformace automobilového průmyslu na Slovensku	29
6.1 Transformace automobilového průmyslu na Slovensku.....	30
6.2 Vliv hospodářské krize na vývoj regionální nezaměstnanosti a zaměstnanosti v automobilovém průmyslu na Slovensku.....	34
7. Závěr	37
Seznam použité literatury	38
Seznam statistických zdrojů	40

Seznam použitých zkratk

atd.	a tak dále
cca	cirka
kol.	kolektiv
mj.	mimo jiné
mld.	miliarda
obr.	obrázek
tis.	tisíc
tj.	to je
tzn.	to znamená
tzv.	takzvané
ÁFH	Állami foglalkoztatási hivatal [Úřad práce Maďarska]
AP	automobilový průmysl
EU	Evropská unie
EUR	Euro
Ft	Forint
GM	General Motors
JIT	just in time
KSH	Központi Statisztikai Hivatal [Statistický úřad Maďarska]
MR	Maďarská republika
NNS	nadnárodní společnost
OICA	Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles
OKEČ	Odvětvová klasifikace ekonomických činností
PZI	přímé zahraniční investice
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci
SE	střední Evropa
SR	Slovenská republika
SVE	střední a východní Evropa
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
TEÁOR	Tevékenységek egységes ágazati osztályozási rendszere [OKEČ]
ÚPSVR	Úřad práce sociálních věcí a rodiny
V&V	výzkum a vývoj
VW	Volkswagen
ZE	západní Evropa
ZP	zpracovatelský průmysl

Seznam obrázků a grafů

Seznam obrázků

- Obr. 1 **HDP na osobu (2007) a míra nezaměstnanosti v NUTS3 Maďarska (červenec 2008)**
- Obr. 2 **Specializace NUTS3 Maďarska v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti (2008)**
Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu (2008)
- Obr. 3 **Změna specializace NUTS3 Maďarska v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti (2008-2009)**
Změna (pokles) počtu zaměstnanců v automobilovém průmyslu (2008-2009)
- Obr. 4 **Růst míry nezaměstnanosti v NUTS3 Maďarska (7.2008 - 7.2009)**
Počet propuštěných v automobilovém průmyslu a v ostatních odvětvích zpracovatelského průmyslu (2008-2009)
- Obr. 5 **Podíl automobilového průmyslu na růstu míry regionální nezaměstnanosti (2008-2009)**
- Obr. 6 **HDP na osobu (2007) a míra nezaměstnanosti v NUTS3 Slovenska (červenec 2008)**
- Obr. 7 **Specializace NUTS3 Slovenska v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti (2008)**
Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu (2008)
- Obr. 8 **Změna specializace NUTS3 Slovenska v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti (2008-2009)**
Změna (růst) počtu zaměstnanců v automobilovém průmyslu (2008-2009)
- Obr. 9 **Růst míry nezaměstnanosti v NUTS3 Slovenska (7.2008 - 7.2009)**
Počet propuštěných v automobilovém průmyslu a v ostatních odvětvích zpracovatelského průmyslu (2008-2009)

Seznam grafů

- Graf 1 **Počet zaměstnanců v maďarských automobilkách (2008)**
- Graf 2 **Produkce osobních automobilů v Maďarsku (1991-2009)**
- Graf 3 **Počet a podíl firem v automobilovém průmyslu v NUTS3 Maďarska do/nad 250 zaměstnanců (2010)**
- Graf 4 **Propouštění v automobilovém a v ostatních odvětvích zpracovatelského průmyslu v Maďarsku podle typu restrukturalizace firem (2008-2009)**
- Graf 5, 6 **Počet zaměstnanců a plánovaná kapacita slovenských automobilek (2008)**
- Graf 7 **Produkce osobních automobilů na Slovensku (1991-2009)**
- Graf 8, 9 **Podíl zahraničního vlastnictví ve firmách v automobilovém průmyslu na Slovensku ve firmách do/nad 250 zaměstnanců (2010)**

Seznam příloh

- Příloha 1 **Podíl zaměstnanosti v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti v NUTS3 Maďarska (2007-2009) (%)**
- Příloha 2 **Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu v NUTS3 Maďarska (2007-2009)**
- Příloha 3 **Počet nových/zrušených pracovních míst v automobilovém průmyslu a v ostatních odvětvích zpracovatelského průmyslu na Slovensku a v Maďarsku podle tiskových zpráv (2008-2009)**
- Příloha 4 **Vývoj nezaměstnanosti v NUTS3 Maďarska (2007-2009) (%)**
- Příloha 5 **Výrobní kapacita automobilek v Maďarsku (2008) (kus/rok)**
- Příloha 6 **Názvy regionů NUTS3 v Maďarsku**
- Příloha 7 **Míra nezaměstnanosti (2008) a její změna (2008-2009) za maďarské jednotky NUTS4 (7.2008 - 7.2009) (%)**
- Příloha 8 **Podíl (2008) a změna (2008-2009) zaměstnanosti v automobilovém průmyslu na zaměstnanosti v průmyslu v NUTS3 Maďarska**
- Příloha 9 **Podíl zaměstnanosti v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti v NUTS3 Slovenska (2007-2009) (%)**
- Příloha 10 **Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu v NUTS3 Slovenska (2007-2009)**
- Příloha 11 **Vývoj nezaměstnanosti v NUTS3 Slovenska (2007-2009) (%)**
- Příloha 12 **Názvy regionů NUTS3 na Slovensku**
- Příloha 13 **Ekonomický agregát na obyvatele v roce 2006 ve funkčních městských regionech Slovenska**
- Příloha 14 **Míra nezaměstnanosti (2008) a její změna (2008-2009) za slovenské jednotky NUTS4 (7.2008 - 7.2009) (%)**
- Příloha 15 **Podíl automobilového průmyslu na celkové zaměstnanosti podle NUTS4 v roce 2007 a index růstu v období 2008-2009**
- Příloha 16 **Podíl (2008) a změna zaměstnanosti (2008-2009) v automobilovém průmyslu na zaměstnanosti v průmyslu v NUTS3 Slovenska**
- Příloha 17 **Propouštění v automobilovém průmyslu a v ostatních odvětvích zpracovatelského průmyslu na Slovensku podle typu restrukturalizace firem (2008-2009)**

Úvod

Po politickém převratu v roce 1989 vstoupily země střední a východní Evropy (SVE) do období společenské a hospodářské transformace po čtyřicetileté éře centrálně plánované ekonomiky. Státy se ocitly ve zcela odlišné geoeconomické a geopolitické situaci, kdy bylo nezbytné se rychle přeorientovat na trhy a mocenské struktury západní Evropy. Úspěšný přechod na systém tržního hospodářství, spojený s reformou institucionálního rámce a reorientací z východoevropských na západoevropské trhy, byl nejvýznamnějším podmiňujícím faktorem restrukturalizace a expanze automobilového průmyslu.

V této práci se snažím postihnout nejvýznamnější strukturální a geografické aspekty transformace automobilového průmyslu (AP) s důrazem na výrobu osobních automobilů po roce 1989. Práce je provedena formou komparace dvou sousedících států – Maďarska a Slovenska. Důvodem pro výběr těchto dvou států je podobná výchozí struktura hospodářství a ekonomická situace v roce 1989. Maďarsko a Slovensko byly až do roku 1918 součástí společného státu, přičemž se jednalo o převážně agrární země s relativně malou průmyslovou tradicí (ve srovnání s Českem). Klíčovým společným znakem je minimální tradice výroby osobních automobilů před rokem 1989 – obě země byly v rámci RVHP orientovány na jiná průmyslová odvětví. Významným společným znakem je též příznivá geografická poloha vzhledem k vyspělým státům západní Evropy, s čímž souvisí dodnes patrný a dokonce prohlubující se západo-východní gradient v ekonomické vyspělosti. Geografická blízkost zemí EU společně s relativně stabilní politickou a makroekonomickou situací se projevila na dramatickém přílivu přímých zahraničních investic (PZI), z nichž významná část směřovala do automobilového průmyslu. Důvodem výběru tématu je také subjektivní hledisko, jelikož jsem občanem Slovenské republiky maďarské národnosti. Z tohoto důvodu jsem věnoval významnou pozornost rešerši maďarsky psané literatury o transformaci automobilového průmyslu.

Cíle, výzkumné otázky a struktura práce

Obecným cílem práce je charakterizovat geografické aspekty transformace automobilového průmyslu v Maďarsku a na Slovensku s důrazem na rozhodující roli zahraničního kapitálu. Podobná výchozí situace sledovaných států předurčuje důraz na identifikaci rozdílných trajektorií vývoje automobilového průmyslu a rozdílných dopadů na regionální rozvoj. Specifickým cílem práce je postihnout, do jaké míry ovlivnil automobilový průmysl v období hospodářské krize v letech 2008-2009 regionální vzorec nezaměstnanosti ve sledovaných zemích.

V souvislosti s výše uvedenými cíli byly formulovány následující výzkumné otázky:

1. Existuje souvislost mezi rozmístěním firem v automobilovém průmyslu a dodavatelských odvětvích, resp. podílem automobilového průmyslu na regionální zaměstnanosti a regionální diferenciací růstu nezaměstnanosti na Slovensku a v Maďarsku v období 2008-2009?
2. Které regiony Slovenska a Maďarska zaznamenaly nejvýraznější nárůst nezaměstnanosti?
3. Jak se lišily dopady automobilového průmyslu na regionální vývoj nezaměstnanosti na Slovensku a v Maďarsku? Projevila se vyšší specializace slovenské ekonomiky na automobilový průmysl na výraznějším nárůstu nezaměstnanosti oproti Maďarsku?

Po úvodu následuje kapitola č. 2, Diskuse s literaturou, ve které představí hlavní faktory ovlivňující intenzitu propouštění v automobilovém průmyslu – s důrazem na podniky v zahraničním vlastnictví. Dále následuje klasifikace PZI podle motivů vstupu investorů a jejich postavení v globálních produkčních sítích, které mohou zásadním způsobem ovlivňovat potenciální dopady PZI na vývoj regionální nezaměstnanosti. V kapitole č. 3 jsou představeny nejvýznamnější zdroje statistických dat a metodické postupy. Ve čtvrté kapitole je krátké shrnutí historického vývoje AP včetně studovaných států. Jádrem práce jsou komparační kapitoly č. 5 a 6, analyzující transformaci automobilového průmyslu na Slovensku a v Maďarsku po roce 1989 s důrazem na potenciální vliv na vývoj regionální nezaměstnanosti. Na začátku těchto kapitol jsou specifiky transformace hospodářství s důrazem na AP, potom následuje charakteristika nejvýznamnějších aktérů na poli AP a analýza nezaměstnanosti před/po hospodářské krizi a hledání souvislostí s vývojem AP zejména pomocí přehledných tematických map.

2. Diskuse s literaturou

Jelikož hlavním cílem práce je zhodnotit vývoj regionální nezaměstnanosti a její možnou souvislost se změnami v zaměstnanosti v AP a dodavatelském sektoru, považuji za nutné nejdříve shrnout faktory, které propouštění ovlivňují. V další části diskuse s literaturou se budu v teoretické rovině podrobněji věnovat typům PZI – motorům transformace AP ve sledovaných státech – a charakterizování potenciálních dopadů PZI na nezaměstnanost a možné hospodářské následky v hostitelském regionu. Závěrem druhé kapitoly bude stručný přehled literatury o AP Slovenska a Maďarska. Jako nejužitečnější zdroje se mi osvědčily publikace Maďarské akademie věd a diplomové práce slovenských geografů a ekonomů. Podklady pro klasifikaci PZI jsem získal především z článků Pavlínka a kol. Aktuální informace jsem získával z internetového archivu specializovaných týdeníků – na Slovensku týdeník Trend, z maďarské strany ekonomický týdeník HVG (Heti Világgazdaság).

2.1 Faktory ovlivňující propouštění v AP a růst regionální nezaměstnanosti

V relativně malých, exportně orientovaných a transformujících se ekonomikách hrají klíčovou roli tzv. extra-regionální faktory regionálního rozvoje (Coe et. al. 2004). Termín extra-regionální v tomto případě znamená, že zásadní vliv na ekonomický růst a trh práce mají faktory působící mimo daný region – tedy nadnárodní korporace operující na (sub)globální úrovni. Pozitivní efekty lze očekávat zejména v regionech, kde sídlí ústředí dané korporace. Z PZI mohou však profitovat i méně vyspělé regiony hostící pobočky NNS v případě, že se strategické potřeby těchto NNS shodují s nabízeným prostředím hostitelské země – nastává tzv. strategické párování (strategic coupling), kdy ze spolupráce profitují obě vstupující strany (Pavlínek, Ženka 2010a). V kontextu AP ve studovaných zemích to v praxi většinou znamená příliv PZI, expanzi výrobních aktivit spojenou s tvorbou pracovních míst, nastartování synergického efektu v daném odvětví ze strany NNS a později v řadě případů i založení technologického centra; ze strany hostitelské země pak dodávku levné pracovní síly, nejrůznější formy státních pobídek a otevření místního trhu (Pavlínek, Ženka 2010a). Přirozenou tendencí státních institucí a regionálních samospráv je stimulace zakořeněnosti firem v lokální ekonomice prostřednictvím posílení dodavatelských vazeb a vazeb na místní subjekty a instituce (trh práce nabízející kvalifikované pracovníky, univerzity atd.), díky čemuž se zvyšuje důležitost hostitelského regionu pro konkurenceschopnost NNS.

Firmy na lokální úrovni reagují na změnu poptávky v krizových obdobích více způsoby. Prvním krokem je propouštění agenturní pracovní síly, která představuje výrazně větší podíl než v zemích západní Evropy (Jürgens, Krzywdzinski 2009). Často používaným nástrojem je zkrácení pracovní doby stálých zaměstnanců a redukce počtu směn. Posledním řešením bývá propouštění stálé pracovní síly. V nejméně příznivých

situacích je takové propouštění provázeno bankrotem nebo relokací firmy. Pravděpodobnost propouštění závisí také na míře kvalifikace pracovní síly a úrovni odvedené práce. Zaměstnanci ve V&V, designu a ostatních nevýrobních funkcích s vyšší přidanou hodnotou a vysoce kvalifikovaní pracovníci schopní se flexibilně učit nové postupy a technologie mají jistější místo než méně kvalifikovaní manuální pracovníci v montážních provozech (Pierrard, Snessens 2003).

Dalším důležitým faktorem ovlivňující lokalizační stabilitu firem, a tedy i riziko propouštění (formou uzavření nebo přesunutím závodu – delokalizace) je výše utopených nákladů („sunk-costs“). Jsou to fixní náklady které přetrvávají i po ukončení výroby ve formě budov, technologie a infrastruktury, V&V, vyškolení pracovníků, atd. (Ženka 2007). S rostoucí kapitálovou náročností a sofistikovaností výroby se zvyšují utopené náklady a klesá pravděpodobnost masového propouštění zaměstnanců nebo případná relokace firmy. (Pavlínek, Ženka 2010b). Díky dobrým zkušenostem s kvalitou pracovní síly, stále relativně nízkým platům ve srovnání se západní Evropou a státním investičním pobídkám se SE v posledním desetiletí stává pro lokalizaci nových automobilek a jejich dodavatelů stále atraktivnější (Jürgens, Krzywdzinski 2009).

Automobilový průmysl patří v řadě evropských zemí, a zejména ve většině nových členských států EU27, k nosným odvětvím, která mají rozhodující podíl nejen na zaměstnanosti, ale především na hodnotě produkce, exportu a přidané hodnotě zpracovatelského průmyslu. Významným specifikem jsou rozsáhlé zpětné vazby na celou řadu dodavatelských odvětví, mezi které patří např. hutnický a kovodělný, elektrotechnický, gumárenský a plastikářský, textilní či sklářský průmysl. Kvůli této různorodosti a obrovské odvětvové šíři dodavatelského sektoru je AP často nazýván „průmyslem průmyslů“ a považuje se za indikátor hospodářské vyspělosti daného státu (Majchrák, 2007).

Tento multiplikační efekt se snaží využít funkční klastry (Szalavetz 2008, Szanyi 2008, Sass et al. 2009, Majchrák, 2007). Mezi hlavní výhody klastrů patří snížení nákladů, rychlejší šíření inovací a know-how, motivující prostředí vnitřní konkurence, a tím nepřímé snížení rizika propouštění. Často vznikají z iniciativy v AP dominujících NNS, které mají intenci stále více se zapojovat do místní ekonomiky, najít investičně slabé domácí firmy a vyškolit je pro roli (sub)dodavatele nebo spolupracovat s místními univerzitami/technickými středními školami na vyškolení/vycvičení kvalifikované pracovní síly. Ve sledovaných státech je více seskupení, která vykazují typické znaky klastrů, ale předpokládá se, že se jejich integrující/pomocný účinek v domácím AP nemůže vyvinout, dokud bude převážná část výroby soustředěna v rukách velkých NNS (Györffy 2006).

Z hlediska propouštění má zásadní význam ukazatel odvětvové specializace studovaných regionů – podíl AP na celkovém počtu zaměstnanců v hospodářství, a pro

lepší nastínění situace také na celkovém počtu pracujících v průmyslu. Tento ukazatel byl v studovaných regionech NUTS3 v kapitolách 5, 6 použit jako nejdůležitější diferenciativní faktor k růstu nezaměstnanosti. Z prací Pavlínka, Ženky (2010a), Lavického (2009) a Lócseiové (2009) vyplývá, že nejrychleji rostla nezaměstnanost v takových regionech Česka i Maďarska, které měly původně nízkou míru nezaměstnanosti.

Dalším významným faktorem intenzity propouštění pracovní síly je velikost a vlastnický status firmy. Vnitrostátní relokace/propouštění jsou typické pro menší firmy z důvodu další expanze, nižších utopených nákladů a jednodušší organizace výroby; zatímco velké společnosti důsledně analyzují přínosy relokace a realizují menší počet relokací velkého měřítko. Na druhou stranu pravděpodobnost mezinárodní delokalizace je naopak nejvyšší v případě velkých montážních závodů NNS se slabými dodavatelskými vazbami v hostitelském regionu (Ženka 2007). Tento fenomén se snažím v práci zachytit na výstupech mapujících pokles podílů zaměstnanosti v AP ve spojení s počtem velkých firem nad 250 zaměstnanců.

2.2 Transformace automobilového průmyslu ve střední a východní Evropě

Navzdory vysoké míře internacionalizace výrobních aktivit se vzorec mezinárodní dělby práce v AP liší od plně globalizovaných odvětví zpracovatelského průmyslu (elektrotechnický průmysl, výroba kancelářské a výpočetní techniky), pro které je typický přesun těžiště výroby z USA a EU do vyspělých i nízkonákladových zemí (jiho)východní Asie a dalších regionů. Jádrem výrobních aktivit AP zůstávají tři tradiční makroregiony - Severní Amerika, západní Evropa a Japonsko, přičemž objem výroby se rapidně zvyšuje v zemích disponujících mimořádně velkým a perspektivním vnitřním trhem – v Číně, Indii a Brazílii. Změny v mezinárodní dělbě práce a geografickém rozmístění výroby v posledních dvaceti letech ukazují též na trend přesunu části výrobních aktivit do (semi)periferních regionů přiléhajících k jádru světového AP: Mexika, SVE a států severní Afriky, dále např. Turecka, a Thajska (Domański, Lung 2009).

V období socialismu dynamika růstu a inovací AP ve státech SE významně upadla, nové modely nebyly v řadě případů zavedeny do výroby, rozdíl v technologické úrovni ve srovnání se západní Evropou nabyl propastných rozměrů a výroba nebyla schopna uspokojit poptávku. Většina modelů vyráběných v SE byla navržena koncem 60. let podle západních licencí s dlouhou etapou další výroby ve SE, ale ani výrobci bez licencí neměli lepší podmínky k vývoji. Od 60. do počátku 80. let výrobu charakterizoval výrazný růst, po němž následovala stagnace v 80. letech. Navzdory obecně nepříznivé situaci před rokem 1989 existovaly v AP jednotlivých států SE jisté rozdíly. V případě Polska a Česka, kde koncem 80. let proběhla modernizace technologických postupů i výrobků s využitím licencí západních technologií, se největší deficit začátkem

transformace projevovaly v organizaci výroby, produktivitě práce a kvalitě výrobků. Rozpad dosavadních trhů, pokles nákupní síly, technologická zaostalost a nízká kvalita domácích aut v porovnání s rostoucím dovozem ojetých vozů ze západní Evropy znamenala, že po roce 1989 úspěšná transformace AP vyžadovala vstup velkých zahraničních investorů ve formě PZI. Výsledky této transformace se v 90. letech projeví v dramatickém růstu produkce ve státech SE jak u tradičních dosavadních výrobců – Česka, Polska, Slovinska, tak u dvou nováčků na poli montáže osobních automobilů – Slovenska a Maďarska (Pavlínek 2002).

Jaké však byly základní požadavky pro případný vstup PZI a jaké jsou hlavní motivy příchodu nových investorů, jaké je jejich postavení v globálních produkčních sítích a forma vstupu na trhy SVE? K úspěšnému vstupu zahraničních investorů bylo nezbytné provést několik institucionálních změn. Za prvé, deregulaci a liberalizaci cen s cílem dosažení konvertibility na světových trzích (provázeno silnou devalvací měny) a následnou reorientací na západoevropské trhy. Druhým pilířem byla privatizace, tj. zrušení vlastnického monopolu státu a obnova dominantně soukromého vlastnictví (Popjaková 2008). Samotná transformace hospodářství proběhla podobně jako u většiny států SE, na konkrétní odlišnosti ve studovaných zemích poukáží kapitoly 5 a 6. Společným důsledkem bylo výrazné zvýšení nezaměstnanosti a snížení platů s poklesem nákupní síly. Zotavení z této krize trvalo hospodářstvím SE cca 10 let, než se dostalo na výchozí stav okolo roku 1989 (Ehrlich, Szigetvári 2003). Pro západoevropské automobilky a jejich dodavatele bylo výhodné využít otevření trhů SE ke zvýšení produktivity výroby, která zaostávala za japonskými automobilkami, suverénně pracujícími novými výrobními a organizačními metodami (Somai 1996). Dva základní motivační faktory vstupu zahraničního kapitálu na trhy SE jsou levná pracovní síla (dodnes) (Bublávek 2009) a s tím související zvyšující se konkurenceschopnost na západních trzích a také tržní potenciál hostitelských států. Mezi sekundární motivační faktory patří státní pobídky, daňové úlevy, zrušení cla, dobrá dopravní dostupnost, tradice a kvalita pracovní síly atd. (Pavlínek 2002).

Z hlediska vývoje, vztahu k zaměstnancům a možných hrozeb propouštění považují za důležité roztrždit výrobce podle způsobu vstupu a regionální zakořeněnosti. K tomu použijí v následujících kapitolách metodu zavedenou Pavlínekem (2002). Jako jeden ze základních diferenciacních faktorů vstupu lze uvést, zda se jedná o investici „na zelené louce“ (**greenfield**), nebo o restrukturalizaci existujícího podniku (**brownfield** – nikoli ve smyslu používaném v geografii města pro označení chátrajícího území, ale jako termín označující akvizici) s výrazným faktorem „path-dependency“, tzn., že v samotné transformaci a směru budoucího vývoje hrál významnou roli vývoj před r. 1989. Právě tento faktor, závislý na tradicích AP, kvalifikaci a flexibilitě pracovní síly spolu s institucionálním rámcem, hrál významnou roli v zakotvení výroby do místní ekonomiky. Podle těchto kritérií, tedy formy vstupu a **míry zapojení se do místních**

ekonomik (embedded vs. disembedded), můžeme rozlišit čtyři různé strategie (Pavlínek 2002).

V prvním případě zakořeněných „brownfield“ transformací bylo cílem investora využít hmotných i nehmotných aktiv původního podniku a oživit původní dodavatelské vztahy – tedy pomocí vlastních dodavatelů zapojit původní dodavatele do nových podmínek. Příkladem může být akvizice a následná restrukturalizace firem Škoda Auto, FSO, FSM a Dacia. Druhým, poměrně vzácným typem, byly zakořeněné „greenfield“ investice s výraznou provázaností s hostitelskou ekonomikou – příkladem greenfield investic s výrazným lokálním obsahem výroby je Suzuki Magyarország v Esztergomi nebo Opel Polska v Gliwicích. V obou případech se automobilky výrazně podílely na vytvoření vlastních dodavatelských sítí pomocí joint-ventures, probíhal pečlivý výběr pracovní síly včetně školení v zahraničí atd. (Pavlínek 2002, Somai 1993). Třetím případem, též poměrně výjimečným, je brownfield investice bez lokální zakořeněnosti - např. vstup VW na Slovensko koupí bratislavského závodu BAZ. Na rozdíl od scénáře v Česku, BAZ na Slovensku stál již při vzniku nízko v hierarchii dodavatelů, nedisponoval vyspělými technologiemi ani kvalitní dodavatelskou sítí. Proto v 90. letech ve VW Bratislava probíhala montáž drahých luxusních vozidel v malých sériích za účelem snížení výrobních nákladů a zvýšení konkurenceschopnosti na západních trzích (Pavlínek, Smith 1998). Posledním typem jsou greenfield investice s minimální intenzitou regionální zakořeněnosti. Převážně se jedná o exportně orientované montážní závody maloseriově vyráběných dražších vozidel a v řadě případů o pobočky dodavatelských firem, vyžadující technologicky méně sofistikovanou, pracovní náročnou výrobu komponent (např. elektrické kabely, potahy sedadel, plastové výlisky).

Z těchto čtyř strategií vstupu je patrný dvojí typ specializace SVE v 90. letech – převažující výroba malých a levných automobilů na jedné straně a montáž speciálních a drahých vozů produkovaných v malých sériích. První skupina výrobců využila širokou síť poměrně kvalitních a levných dodavatelských firem a kvalifikovanou a flexibilní pracovní sílu a investovala značné prostředky do výstavby nebo modernizace velkých výrobních závodů pro dosažení úspor z rozsahu – např. Škoda Auto, Fiat a Daewoo v Polsku nebo Suzuki v Maďarsku (výjimečné tím, že preferovalo vyškolit pro své potřeby nekvalifikovanou pracovní sílu – Somai 1993). Druhý přístup volily zejména firmy vzniklé na zelené louce bez lokálních vazeb, vyrábějících výlučně na export (VW Bratislava, Audi Hungária), kde je výroba náročnější na manuální práci a flexibilitu pracovní síly (Pavlínek 2002).

Řada autorů poukazuje též na negativní vlivy PZI na zaměstnanost, kvalitu práce a regionální rozvoj obecně. Jürgens a Krzywdzinski (2009) poukazují na omezený a velmi selektivní přechod organizace výroby z low-road modelu na high-road, zejména co se týče ochrany pracovní síly, pozice odborů, nízkých platů, vycvičení a motivace pracovní síly. Problém představuje také omezený podíl nevýrobních funkcí s vysokou

přidanou hodnotou, jako je design či V&V, ve srovnání s jádrovými oblastmi AP. Pavlínek v článku (2004a) zdůrazňuje také nikoliv nivelizační, naopak regionální rozdíly prohlubující efekt PZI. Ke stejnému závěru dospěli také Erhlich a Szigetvári (2003) v článku o transformaci maďarského hospodářství. V obou studovaných zemích lokalizovali výrobci automobilů svá ústředí a výrobní závody do historicky vyspělých regionů, nikoliv do periferních oblastí. Naděje na pozitivní změnu mohou znamenat výsledky dvou zcela aktuálních článků Pavlínka, Domaňského a Guzika (2009) a Pavlínka a Ženky (2010a) o duálním vývoji AP ve SE. Již dříve popsané strategie firem, jako je masová výroba malých levných či drahých luxusních aut na export, výroba technologicky méně náročných součástek s malou přidanou hodnotou a v drtivé většině dominující zahraniční vlastnictví firem (též Szanyi 2004a) zahraniční řízení výroby, omezený V&V řadí AP stále na periferii autoprůmyslu Evropy. Na druhé straně stojí zjištění o přestupu na vyšší kvalitativní stupeň výroby AP ve SE, čemuž nasvědčuje zvyšující se stupeň zapojení do místních ekonomik, posun k výrobě součástek s vyšší přidanou hodnotou, významné investice s vysokými utopenými náklady, rostoucí tendence ke spolupráci hlavních výrobců s univerzitami a zřízení menších výzkumných center, které naznačují sílící integraci AP SE k jádru. Dosažená úroveň od transformace je dána také časem od vstupu NNS do dané země (Pavlínek, Domaňski, Guzik 2009). Tuto integraci potvrzují také rozdíly v typu restrukturalizace při propouštění ve sledovaných státech mezi AP a ostatními odvětví ZP popsaných v kapitolách 5 a 6. Na druhou stranu je zřejmé, že budoucí vývoj AP je nejvyšší měrou stále ovlivňován již popsanými externími faktory, řízené strategiemi velkých NNS a jejich dodavatelů v zahraničním vlastnictví a světovými trendy v AP (Pavlínek, Domaňski, Guzik 2009).

3. Metodika práce

Vzhledem ke stanoveným cílům a výzkumným otázkám je tato studie založena na statistické analýze vývoje regionální nezaměstnanosti v konfrontaci s rozmístěním významných firem v automobilovém průmyslu a dodavatelských odvětvích, tedy podílu tohoto sektoru na celkové zaměstnanosti v daném regionu. Rámec a šíře tématu bakalářské práce neumožňuje provést dostatečně rozsáhlé dotazníkové šetření mezi firmami v AP, navíc by bylo nutné počítat s velmi nízkou mírou návratnosti. Z důvodu absence spolehlivých a kompatibilních regionálních dat na úrovni NUTS4 se jádro práce opírá o regionální analýzu na úrovni NUTS3 – tj. kraje na Slovensku (celkem 8), župy v Maďarsku (celkem 19+1). Pro Slovensko byla k dispozici vývojová řada odvětvové struktury zaměstnanosti na úrovni okresů (NUTS4) za roky 1997-2008, proto bylo možné vytvořit mapu specializace okresů Slovenska k roku 2007 jako vysvětlující přílohu k dané problematice. Bohužel u roku 2008 byla již data velmi nepřesná a od roku 2009 Štatistický úrad SR změnil metodiku ze závodové na podnikovou metodu.

V Maďarsku se data zpracovaná závodovou metodou o zaměstnanosti podle odvětvové klasifikace vytvářejí do úrovně NUTS3. V obou státech tato data vytvářejí národní statistické úřady, tedy Központi Statisztikai Hivatal (KSH) [Centrální statistický úřad MR] a Štatistický úrad Slovenskej republiky (ŠÚ SR). Ve své práci jsem používal při hodnocení AP na Slovensku odvětvovou klasifikaci ekonomických činností do roku 2007 sekci DM34, od roku 2008 nastal přechod na SKNACE, v této klasifikaci položku C29. V Maďarsku od roku 2008 se používá TEÁOR '08, kde jsem využil k hodnocení AP sekci TEÁOR 29.

Jeden ze základních ukazatelů použitých v práci, tedy míru nezaměstnanosti, jsem u obou států čerpal od národních úřadů práce a sociálních věcí – Állami Foglalkoztatási Hivatal (ÁFH) [Úřad práce MR], Úřad práce, sociálních věcí a rodiny (ÚPSVR). V obou státech se používá stejná metodika, tedy míru nezaměstnanosti počítají jako podíl disponibilních registrovaných uchazečů o práci k ekonomicky aktivnímu obyvatelstvu. Na Slovensku tato data existují do úrovně NUTS4, mapu nezaměstnanosti na úrovni okresů k roku 2007 jsem připojil také do příloh. V Maďarsku se také připravují data o nezaměstnanosti na úrovni NUTS4, avšak odlišnou metodou – regresním odhadem podle dat statistického úřadu a reprezentativního dotazníkového šetření, kde nezaměstnaný je ten, kdo se sám za nezaměstnaného považuje. Tato mapa také je částí příloh.

Ke změně zaměstnanosti v AP jsem v celé práci použil jako vysvětlující faktor data z European Restructuring Monitoru (ERM). Je důležité dodat, že spolehlivost dat ERM není dokonalá, jednotlivé položky databáze jsou sbírány na základě tiskových zpráv z dané země, mapující dominantně propouštění většího rozsahu, – limit je minimálně 100 nově vytvořených, resp. zrušených pracovních míst, nebo restrukturalizace firem s min. 250 zaměstnanci – proto hlavně v oblastech s větším počtem malých firem se očekává větší zkreslení – Budapešť, Pešť, Bratislava a jiné metropolitní regiony.

K prokázání dominujícího zahraničního vlastnictví firem v AP na Slovensku a velikostní struktury firem v obou státech (vypuštěny firmy pod 5 zaměstnanců) jsem využil registry ekonomických subjektů v daných státech, poskytovaných statistickým úřadem v Maďarsku a agenturou Infostat – Inštitút informatiky a štatistiky na Slovensku.

Produkcí výroby automobilů jsem čerpal z online statistik OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers), jednotlivých citovaných zdrojů, vlastních automobilek a tiskových zpráv specializovaných týdeníků.

4. Historický vývoj automobilového průmyslu

Automobilový průmysl má za sebou tři hlavní vývojové etapy výroby: řemeslná, fordistická a flexibilní. V období řemeslné výroby byla charakteristická vysoce kvalifikovaná pracovní síla a různorodost jednotlivých modelů. Nízkou produktivitu, pomalý postup inovací, a nekompatibilitu součástek odstranila masová výroba v období fordismu, založená na pásové výrobě a umožňující výraznou standardizaci montáže. Pro efektivitu fordismu byla nutná velkoobjemová výroba pro dosažení úspor z rozsahu. Po nasycení dynamicky rostoucích trhů Severní Ameriky a západní Evropy v 2. pol. 60. letech byl fordismus postupně nahrazován moderními principy flexibilní výroby. Základ této výroby, systém just-in-time (JIT), vznikl ve firmě Toyota s cílem prosadit se na zahraničních trzích a během 80. let se postupně rozšířil v Severní Americe a západní Evropě. Cílem přestala být maximalizace produkce, ale optimalizace a synchronizace výroby s minimálními přebytky a s minimalizací nákladů při výrobě, s důrazem na zvyšování flexibility a kvalifikace pracovní síly. Výrobci se snažili minimalizovat počet dodavatelů a naopak maximalizovat spolupráci s vybranými kvalitními dodavateli. Přestala být rozhodující co nejnižší cena součástek, prioritou se stala spolehlivost, komunikace-koordinace dodávek na vysoké úrovni v přesně stanoveném čase a úzká spolupráce ve výzkumu a vývoji (V&V). Dále se rozvíjela standardizace a modularizace výroby – snížila se různorodost součástek, ale zvýšil se naopak počet vyráběných modelů využitím platform s cílem co nejvíce vyhovět poptávce (Pavlínek 2004b, Majchrák 2007, Somai 1996, Krecháč 2001).

Automobilový průmysl ve studovaných zemích před rokem 1989

Značně odlišný vývoj proběhl v poválečných komunistických režimech SE s plánovaným hospodářstvím. Přestože se v těchto státech nacházelo několik automobilek s dlouhou tradicí výroby, ty byly z politických důvodů i v důsledku nedostatku financí na modernizaci a centrálně řízené výroby na omezených trzích odstřiženy od vývoje ve světě. Podle Pavlína (2002, 2004b) v socialistických zemích existovaly tři přístupy poválečného AP – navazující výroba na předválečné období vlastních automobilek (např. Škoda, Wartburg, Trabant), výroba podle západních licenčních smluv (s Fiatem, Renaultem a Citroënem - Dacia, Olcit, Zastava, AvtoVAZ) a omezená výroba součástek a autobusů (Maďarsko). Vyráběla se vesměs malá, levná auta (až na několik výjimek s cílem vládní reprezentace), která ani tak nebyla schopna vyhovět domácí poptávce. Bez zásadnější modernizace byl v 80. letech technologický rozdíl byl oproti západním automobilkám propastný. Po roce 1989 a otevření západních trhů neměly automobilky SVE šanci bez zásadní transformace konkurovat vozovému parku západních výrobců.

V Maďarsku před rokem 1989 byla výroba v AP omezena na výrobu autobusů Ikarus a součástek k výrobě polského a sovětského autoprávního (Szanyi 2004b) z důvodu dohod o výrobě automobilů v rámci RVHP (Jakubiak, Kolesár 2007). Tradiční výroba autobusů Ikarus skončila v roce 2007, avšak dodnes je snaha o oživení výroby. Důvodem krachu byla absence významného investora po roce 1989 a časté změny ve vlastnictví a managementu (www.hvg.hu). Situace na Slovensku nebyla o mnoho příznivější. Většina výrobců autobusů a nákladních vozidel, v drtivé většině specializující se na doplňkovou výrobu bez finální montáže, která zůstala v Česku do konce 90. let, zastavila výrobu. Co se týče výroby osobních automobilů, jedinou firmou byla v roce 1971 – z politických důvodů – založená BAZ (Bratislavské Automobilové Závody), která se zabývala nízkokapacitní výrobou dodávkových automobilů a dodavatelskou činností některých součástí pro Škodu (Krecháč 2001).

5. Transformace automobilového průmyslu v Maďarsku

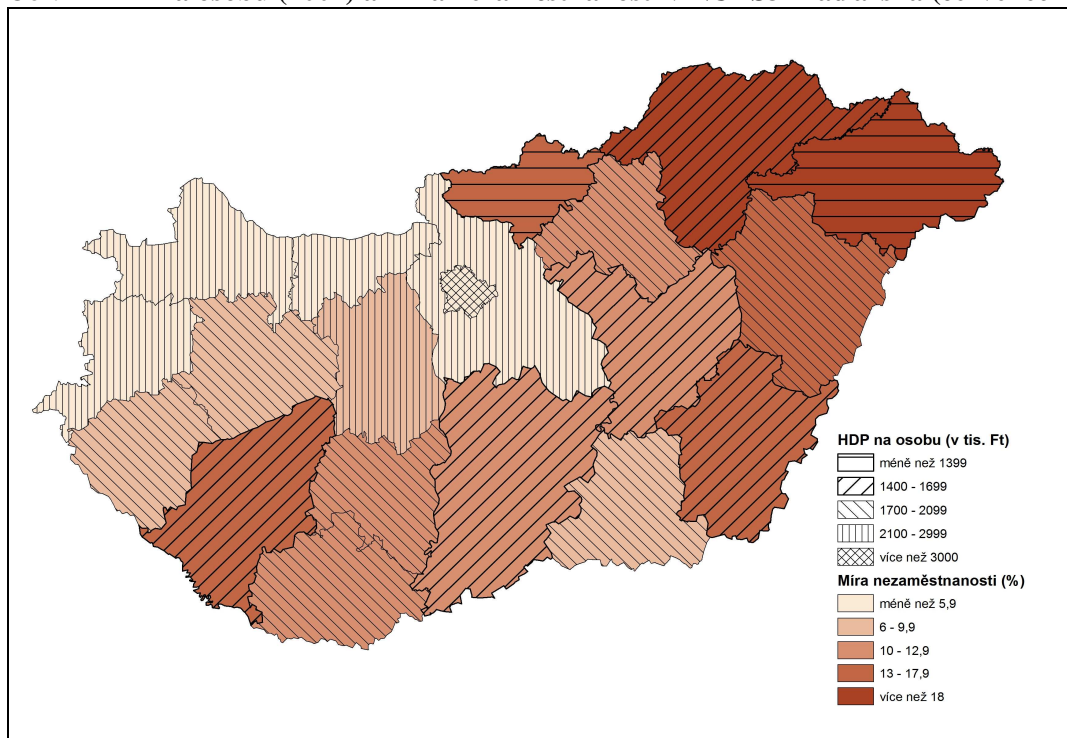
Hospodářství Maďarska bylo během socialismu stejně jako v ostatních zemích SE centrálně plánováno, přičemž při zachování tradičního agrárního a potravinářského profilu země byl důraz kladen také na výstavbu těžkého průmyslu. Stalinistická industrializace se dotkla především severovýchodní oblasti Maďarska, župy Fejér, Veszprém a regionu okolo Budapešti. Důležitým diferenciativním faktorem oproti ostatním státům SE v rozvoji před rokem 1989 byla větší otevřenost ekonomiky a opatření napomáhající adaptaci kapitalismu – např. komerční banky, daň z příjmu, DPH, soukromé vlastnictví, cestovní ruch, zahraniční investice v 80. letech (Ehrlich, Szigetvári 2003).

Proces transformace měl v Maďarsku výrazné individuální odlišnosti. Na rozdíl od Polska či Československa – kde se majetek státu privatizoval přímo občanům a zaměstnancům podniků, se v Maďarsku od začátku privatizace používal hotovostní prodej formou veřejné soutěže a akceptovaného prodeje. Výsledkem byl dřívější masový příliv PZI. Mezi lety 1990 a 1997 Maďarsko získalo 46 % PZI směřujících do SE, díky čemuž se dostalo do situační výhody cca do roku 1998 oproti ostatním státům SE. Technologicky náročné greenfield investice měly za následek velký nárůst exportu do států EU. Třetím nezanedbatelným prvkem, umožňujícím nevídaný hospodářský růst, bylo stabilizační opatření v roce 1995, tzv. Bokros-balík, podle významného ekonoma a tehdejšího ministra financí. Toto opatření obsahovalo reformy, které za cenu poklesu mezd umožnily obnovu a relativní stabilitu hospodářství, konkurenceschopnost, hospodářský růst a stabilizaci přílivu PZI (Ehrlich, Szigetvári 2003). Vedle těchto faktorů hrála důležitou roli politika regionálního rozvoje státu, ve kterém do roku 1995 převládaly scénáře krizových managementů a přímých státních zakázek na záchranu

velkých státních podniků a záchranu pracovních míst v zaostávajících oblastech. Změna přišla v roce 1995 vznikem státní rozvojové agentury, která měla za cíl podpořit V&V, malé a střední firmy, normativní podporou lákat PZI, průmyslové parky (Szanyi 2004b). Po těchto úspěších prvního desetiletí transformace se Maďarsko v novém tisíciletí kvůli silné politické polarizaci a vnitropolitické válce sociálně-liberální levice a konzervativně-nacionální pravice, nezodpovědným populistickým slibům a následnému zadlužení dostalo z pozice vedoucího státu SE do velmi obtížné situace.

Maďarsko vykazuje velmi nerovnoměrnou hospodářskou vyspělost v jednotlivých regionech. Tyto rozdíly jsou následkem mj. relativní polohy k západním hranicím, blízkosti Budapešti, zděděné hospodářské struktury, agrárního vs. průmyslového profilu regionu, vzdělanosti pracovní síly, stupni urbanizace a radiální dopravní struktury. Podle předchozích faktorů a regionálního rozmístění ukazatelů nezaměstnanosti, HDP či PZI, můžeme říci, že bezkonkurenčně nejvyspělejším regionem Maďarska na úrovni NUTS3 je hlavní město Budapešť spolu se župou Pešť, která obklopuje hlavní město, dále severozápad země na ose Vídeň – Budapešť na jihu po Balaton, a župy hraničící s Rakouskem. Mezi zaostalé regiony patří severovýchod Maďarska a Nagyalföld (Velká Uherská nížina). Tuto skutečnost kopíruje kromě nezaměstnanosti také vzdělanost pracovní síly s podílem vyššího vzdělání 14-25 % v centrálním a severozápadním Maďarsku, naopak na agrárním jihu, jihovýchodě a severovýchodě je tento podíl 15-16 % (Ehrlich, Szigetvári 2003).

Obr. 1 HDP na osobu (2007) a míra nezaměstnanosti v NUTS3 Maďarska (červenec 2008)



Zdroj: Állami Foglalkoztatási Hivatal (ÁFH) (Úřad práce MR), 2010; Központi Statisztikai Hivatal (KSH) (Statistický úřad MR), 2010

5.1 Transformace automobilového průmyslu v Maďarsku

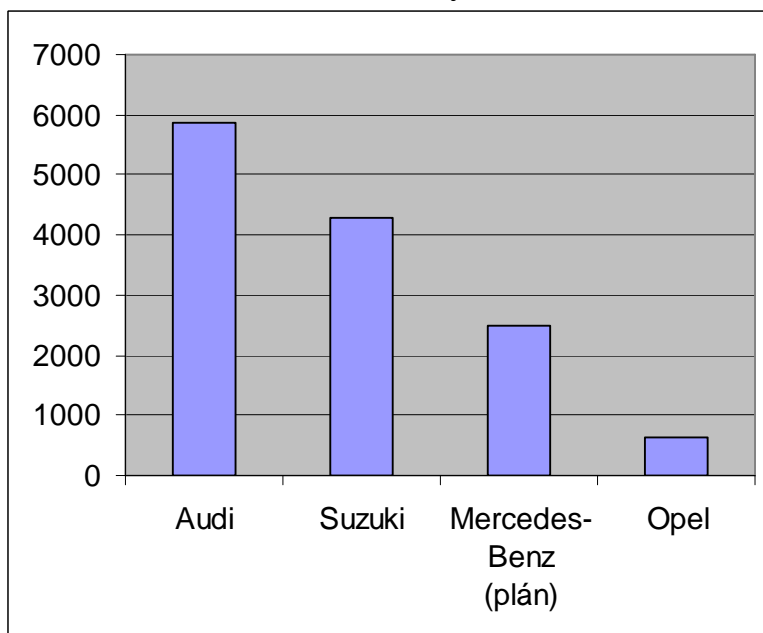
Kromě výroby autobusů Ikarus a nepříliš významné dodavatelské činnosti automobilkám v rámci RVHP patří AP v Maďarsku k novým odvětvím vzniklým v důsledku přílivu PZI (Szanyi 2004a). V 80. letech se rýsovaly dvě možnosti, jak vyřešit nedostatek automobilů na maďarském trhu. Jednou alternativou bylo stát se velkovýrobce dílů za import moderních vozů, nebo zakořenit výrobu osobních automobilů. Zastánci kompletní výroby aut se dále štěpili na sympatizanty s výrobou technologicky méně náročných modelů z RVHP, ostatní se snažili oslovit výrobce nejmodernějších světových značek. Tento spor vyřešili teprve výrobci, kterým pro účely otevření výroby tehdejší Maďarsko vyhovovalo nejvíce ze zemí SE (Somai 1993).

V letech 1990-1992 se v Maďarsku usadily tři významné automobilky: Suzuki, Audi a GM Opel, které založily základy AP v Maďarsku. Kromě obecných výhod popsanych v diskusi s literaturou měly pro výběr této země i další důvody: příznivé institucionální prostředí ve srovnání s ostatními státy SE, relativně vyspělá dopravní infrastruktura, blízkost hranic EU, tradice technické vzdělanosti a pod vedením moderního managementu kvalitní a flexibilní pracovní síla (Somai 2002). Důležitou roli měly také štědré vládní pobídky jako 100procentní daňové úlevy v prvních pěti letech výroby a 60procentní v dalších pěti letech (100 % v případě reinvestice zisků), dále státní dotace na infrastrukturu, výhodné úvěry, podpora školení pracovní síly, nabízení levných nemovitostí, bezcelní import a levné veřejné služby (Somai 2002). Časem se k těmto výrobcům připojili jejich hlavní dodavatelé, kteří částečně vytlačili maďarské výrobce z trhu z důvodu nesrovnatelně vyšší technologické a organizační úrovně. Dodavatelské firmy v maďarském vlastnictví vyrábějí technologicky nejméně náročné součástky s nízkou přidanou hodnotou, jako jsou plastové díly, bezpečnostní pásy, sedadla, kabeláž, akumulátory atd. (Szanyi 2004a).

Z pohledu zvolené strategie výroby můžeme automobilky rozdělit na dvě skupiny. Jednu představuje firma Suzuki, která zvolila zcela jinou cestu, než němečtí výrobci GM Opel a Audi.

První jednání se Suzuki začala již v roce 1984, nakonec byl v roce 1990 podepsán dokument o vzniku japonsko-maďarské smíšené společnosti Magyar Suzuki. Ideální lokalitou se stal Esztergom (Ostřihom), 50 km na sever od Budapešti na hranici se Slovenskem, jednak kvůli blízkosti hlavního města, a tedy kvalifikované pracovní síly a údajně také kvůli blízkostí Dunaje jakožto možné dopravní cesty pro budoucí export (Somai 1993). Jednalo o investici na zelené louce s výrazným zapojením domácích dodavatelů do výroby (embedded + greenfield) v souladu s filosofií vedení Suzuki, která je založena na lokální výrobě daného typu vozidla pro širší trh včetně dodavatelů a také požadavkem bezcelního exportu do zemí Evropského společenství (Somai 1993, Pavlínek 2002).

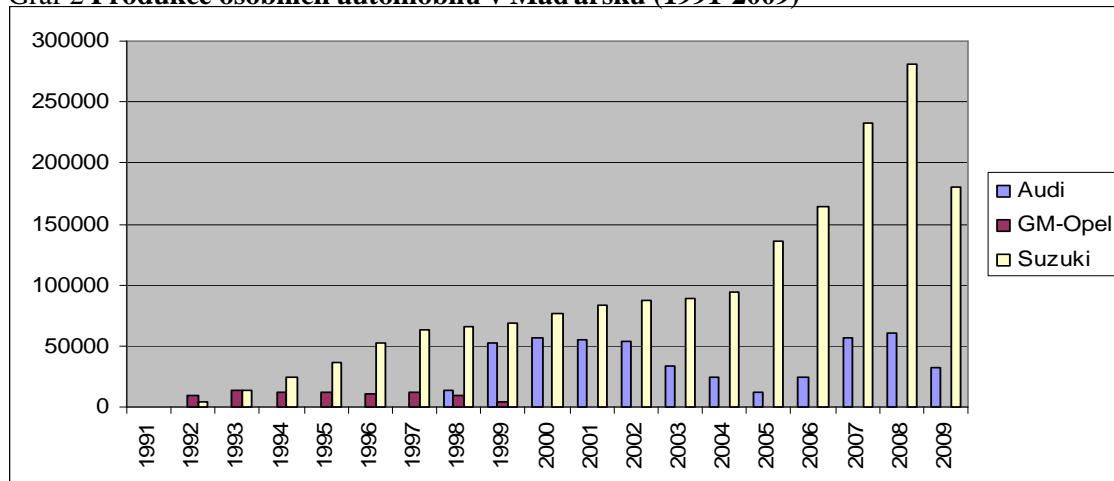
Graf 1 Počet zaměstnanců v maďarských automobilkách (2008)



Zdroj: ITDH, 2010

Důležitým bodem jednání mezi Suzuki a Autókonzernu z maďarské strany bylo, že do roku 1994 ve vyráběných vozech musí dosáhnout objem domácí (maďarské) produkce podíl 50%. Kromě zájmu maďarské strany o zapojení maďarských dodavatelů do výroby bylo dosažení tohoto podílu důležité i pro Suzuki z důvodu exportu do Evropského Společenství, jelikož maďarský trh zpočátku neměl potenciál pro prodej dostatečného počtu vozů. To bylo způsobeno jednak sníženou kupní silou, ale také přílivem velkého množství relativně kvalitních a levných ojetých vozů (Somai 2002). Po léta výroby je základním typem dodnes vyráběný Swift, s Opelem společně vyvinutý WagonR+, rodinný Ignis a v roce 2006 představený SUV SX4 (Somai 2002, IDTH 2010).

Graf 2 Produkce osobních automobilů v Maďarsku (1991-2009)



Zdroj: OICA (1998-2009); Somai, 2002; www.suzuki.hu

Rozdílnou strategii pro vstup do Maďarska zvolily automobilky Audi (1992) a GM Opel (1990). Jedná se o typické montážní závody vzniklé na zelené louce. V montážním závodě Audi Hungaria Motor ve městě Győr na severozápadě Maďarska (župa Győr-Moson-Sopron) zpočátku probíhala montáž motorů a od roku 1998 také montáž luxusních sportovních vozů TT, S3 a A3 kabriolet. Továrna je lokalizována v tzv. free trade zone, a využívá desetiletou daňovou úlevu. Výroba má minimální podíl místního obsahu, je orientována výhradně na export – komponenty se přivážejí vlakovou soupravou a druhý den se posílají montované motory zpět do Německa. Za pozitivní změnu můžeme považovat úzkou spolupráci Audi s Univerzitou Istvána Széchenyiho v Győru a zřízení výzkumného centra zaměstnávajícího 80 pracovníků (Somai 1993, ITDH 2010).

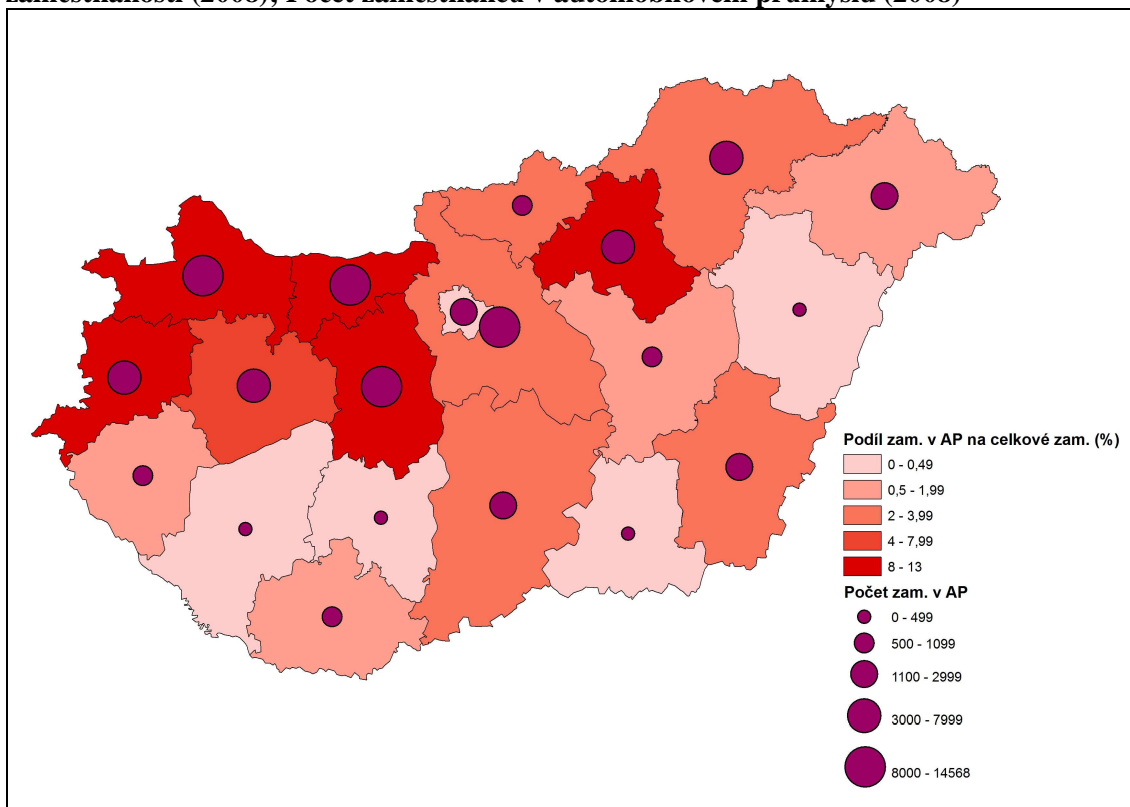
Po dohodě v roce 1990 se přímo u rakouských hranic ve městě Szentgotthárd (župa Vas) usadil GM (později Opel Eisenach) a zahájil montáž motorů, převodovek a osobních automobilů typu Opel Astra. V případě Opelu montáž Astry nepřinesla očekávaný výsledek, protože firma Opel měla na rozdíl od Audi v plánu šířit Astru na lokálním trhu, kde se ale v 90. letech nemohla prosadit, proto v roce 1999 zastavil výrobu a přeorientoval se na výrobu převodovek, díky čemuž zaměstnanci neztratili práci.

5.2 Vliv hospodářské krize na vývoj regionální nezaměstnanosti a zaměstnanost v automobilovém průmyslu v Maďarsku

Následující část práce obsahuje vyhodnocení statistických dat o změně zaměstnanosti v AP a jeho možném vlivu na změnu regionální nezaměstnanost. Tato část studie se primárně snaží opírat o tematické mapy a grafy vyzdvihující hlavní trendy změn s pokusem o hledání souvislostí s nastíněnými faktory v diskusi s literaturou. Jelikož zaměstnanost v AP i regionální nezaměstnanost vykázaly výrazné změny v souvislosti s hospodářskou krizí od druhé poloviny roku 2008 (Lócsei 2009), tato část se opírá o analýzu změn mezi červencem 2008 a červencem 2009.

Regionální vzorec rozmístění AP v Maďarsku do jisté míry kopíruje v úvodu kapitoly nastíněný západovýchodní gradient v hospodářské vyspělosti země. Těžiště maďarského AP tvoří tři župy – Győr-Moson-Sopron, Vas a Komárom-Esztergom, ve kterých sídlí tři představené automobilky. K nejvýznamnějším regionům z pohledu specializace i počtu pracovníků patří též župy Fejér, Veszprém a Heves, kde působí nejdůležitější zahraniční dodavatelé - např. Denso, Delphi, Visteon či Bosch (ITDH 2010).

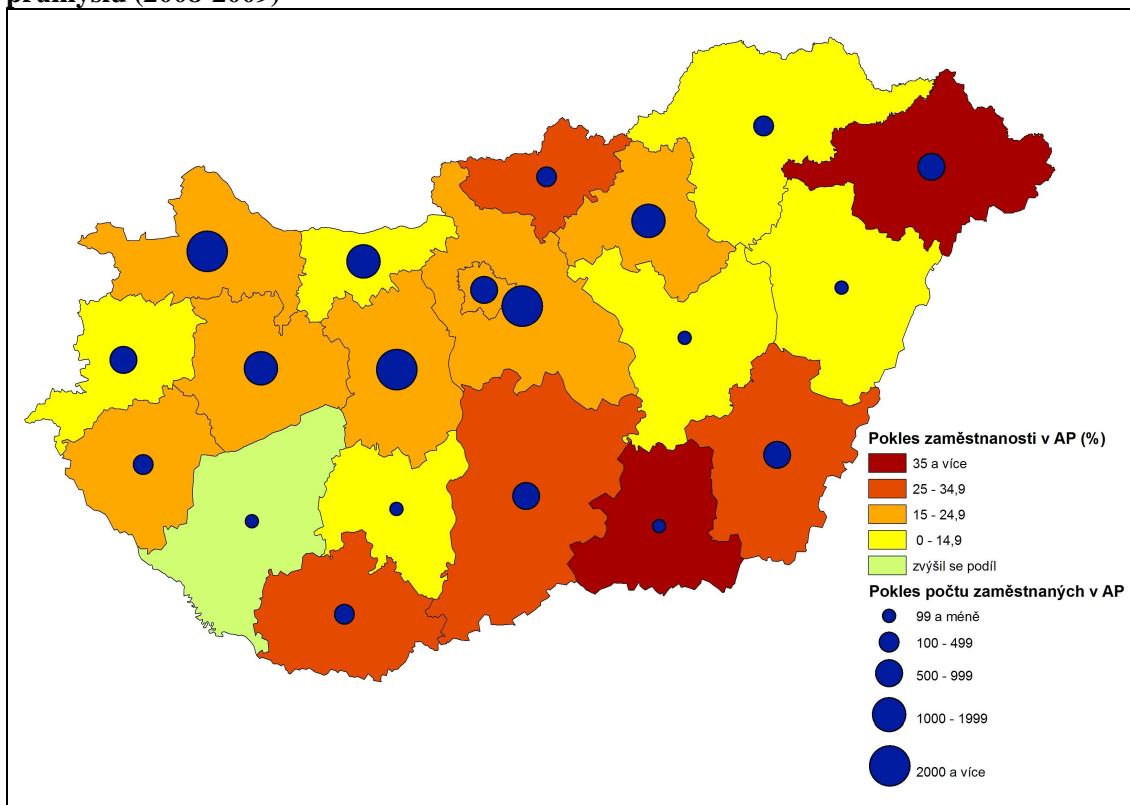
Obr. 2 Specializace NUTS3 Maďarska v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti (2008); Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu (2008)



Zdroj: KSH, 2010

Do druhé skupiny žup, kde je AP signifikantním, ale zdaleka ne tak dominantním odvětvím jako u předchozích, patří župy Pest a Borsod-Abaúj-Zemplén. Dále je třeba uvést Budapešť, kde se soustředí většina výzkumných center spojených s AP. V župách Bács-Kiskun a Nógrád sice AP nedominuje jako u předchozích, ale mají výhodnou geografickou polohu k potenciálnímu růstu. Z těchto dvou má v blízké budoucnosti největší šanci na rozvoj Bács-Kiskun díky investici Mercedesu-Benz v městě Kecskemét na severu župy (ERM, 2010). Od roku 2011 tu bude probíhat výroba modelů třídy A a B s 2500 zaměstnanci a touto investicí se časem okolí Kecskemétu očekávatelně přiblíží k úrovni specializace k severozápadu Maďarska. V župě Békés sídlí firmy Linamar a Axe-tronic, dodavatelé dílů k výrobě převodovek pro Opel a kabeláže Fordu (ITDH 2010) s cca 2000 pracovníky (www.hvg.hu). Druhá jmenovaná firma již provedla částečnou delokalizaci výroby na Ukrajinu. Ostatních 8 žup z hlediska AP můžeme považovat za periferní resp. s výskytem jen velmi omezeného počtu firem v AP (viz graf č. 3).

Obr. 3 Změna specializace NUTS3 Maďarska v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti (2008-2009); Změna (pokles) počtu zaměstnanců v automobilovém průmyslu (2008-2009)

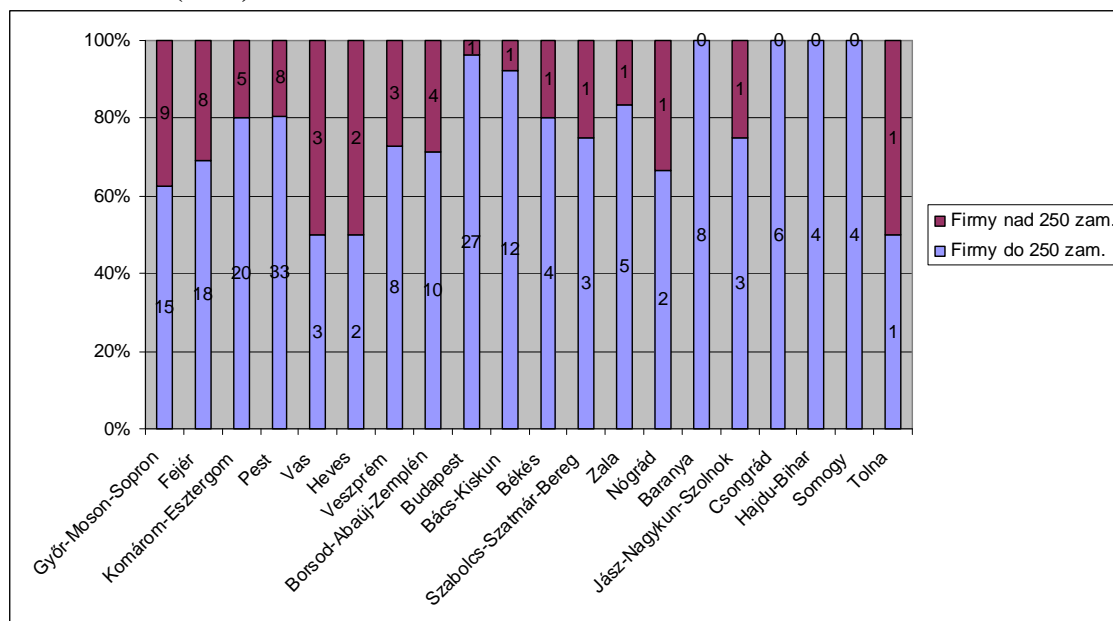


Zdroj: KSH, 2010

Z Obr. 3 je patrné, že téměř v celém Maďarsku proběhl v období 2008-2009 pokles zaměstnanosti v AP. Největší pokles zaměstnanosti v AP zaregistrovaly nejperifernější oblasti s minimálním podílem AP často z důvodu rušení dálkových dopravních linek, ale tyto změny jsou v počtech minimální. V regionech s vysokou mírou specializace zaměstnanost poklesla o méně než 25 %. Je třeba brát ohled na absolutní počet propuštěných pracovníků, neboť např. v župě Komárom-Esztergom sice relativní pokles představoval jen 6,8%, ale v absolutní hodnotě poklesu zaměstnanosti v AP stojí na třetím místě, což je dáno poklesem v ostatních odvětvích ZP. Jedině v periferní župě Somogy došlo k malému nárůstu, který se dá vysvětlit sezónními vlivy (www.hvg.hu).

Když porovnáme změnu specializace žup v AP (Obr. 3) s počtem firem v AP s důrazem na firmy nad 250 zaměstnanců (Graf 3), můžeme sledovat výrazný pokles zaměstnanosti v případě žup významných, ale nepatřících k jádru AP v Maďarsku, kde bylo odvětví zastoupeno malými a středními firmami (Baranya, Csongrád), a také v případě, kde při malém počtu malých firem existovala i firma výrazně větší (Nógrád, Bács-Kiskun, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Békés). Je však třeba dodat, že ve většině těchto případů se jedná o relativně malé změny co se týče absolutního počtu poklesu pracovních míst.

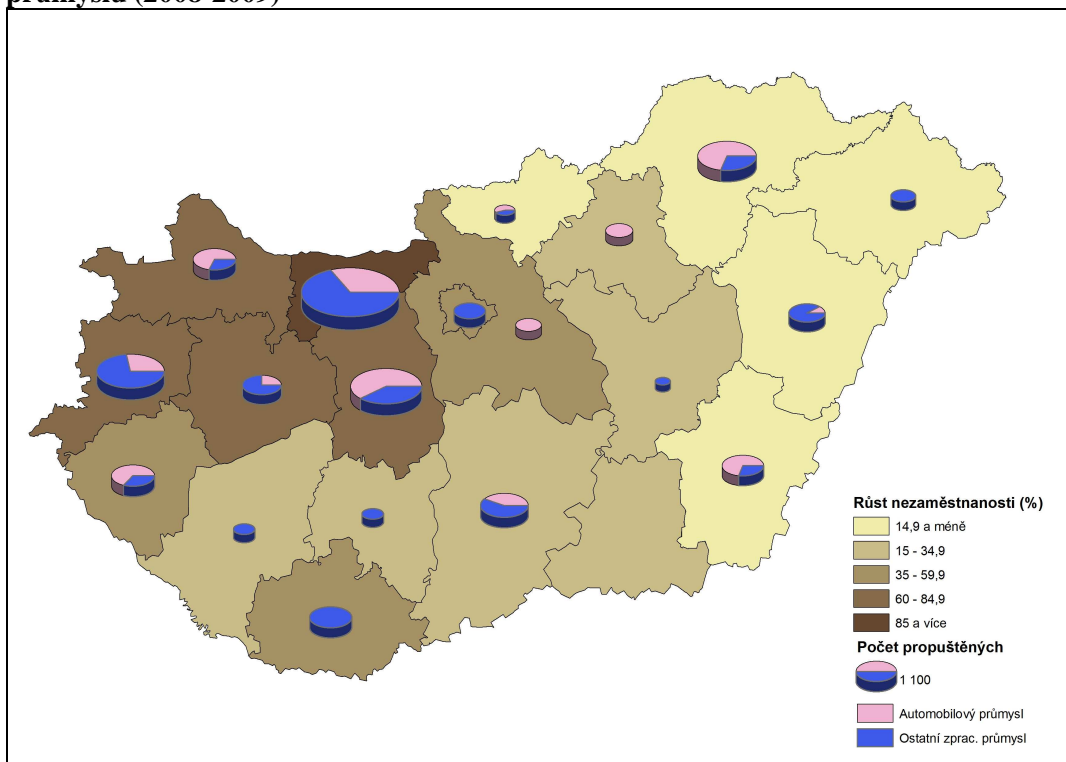
Graf 3 Počet a podíl firem v automobilovém průmyslu v NUTS3 Maďarska do/nad 250 zaměstnanců (2010)



Zdroj: CÉG-KÓD-TÁR – Výběr z registru ekonomických subjektů MR

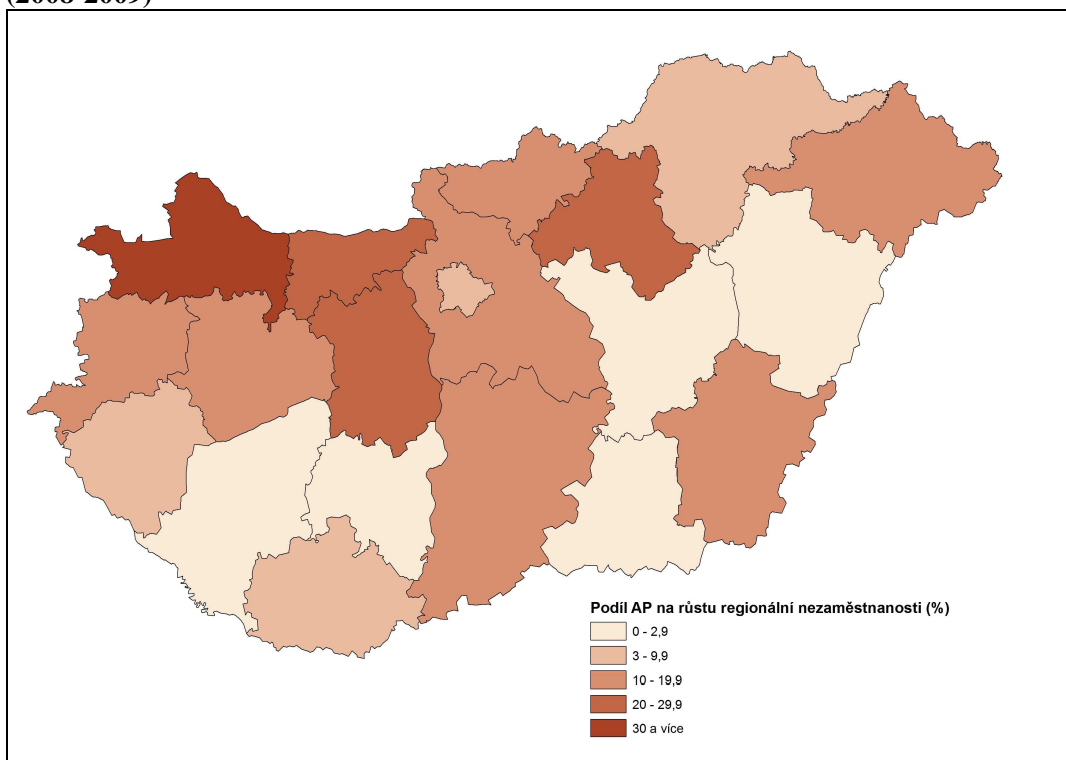
Hlavními výstupy kapitoly jsou Obr. 4, 5 charakterizující růst regionální míry nezaměstnanosti mezi roky 2008-2009 a podíl AP na tomto růstu. Jako vysvětlující faktor změny nezaměstnanosti byl použit podíl AP na propouštění ve zpracovatelském průmyslu – na základě dat z European Restructuring Monitoru. Z Obr. 4 je na první pohled zřejmé, že se jedná téměř o barevnou inverzi Obr. 1. Nezaměstnanost tedy rostla nejdramatičtěji v ekonomicky nejvyspělejších župách s nejnižší mírou výchozí nezaměstnanosti – v oblastech, kde se soustřeďují exportně orientované továrny zpracovatelského průmyslu vzniklé v 90. letech. Podle databáze ERMu se na růstu nezaměstnanosti nejvíce podílel AP, který představoval 42 % všech zaniklých pracovních míst, dále zejména velké NNS elektrotechnického průmyslu. Tento fakt potvrzuje i Obr. 5, ze kterého je patrné, že podle dat statistického úřadu o zaměstnanosti v AP největší podíl na růstu nezaměstnanosti měl AP v župách Győr-Moson-Sopron, dále Komárom-Esztergom, Fejér a Heves – tedy v župách s největšími podíly AP na zaměstnanosti. Navzdory relativně nízkému nárůstu míry nezaměstnanosti, který je daný vysokým výchozím stavem, je třeba upozornit na masové propouštění u dodavatelů AP v župách Borsod-Abaúj-Zemplén a Békés na východě Maďarska, kde docházelo k propouštění v řádech 500 zaměstnanců (ERM 2010).

Obr. 4 **Růst míry nezaměstnanosti v NUTS3 Maďarska (7.2008 - 7.2009); Počet propuštěných v automobilovém průmyslu a v ostatních odvětvích zpracovatelského průmyslu (2008-2009)**



Zdroj: ÁFH, 2010; European Restructuring Monitor (ERM), 2010

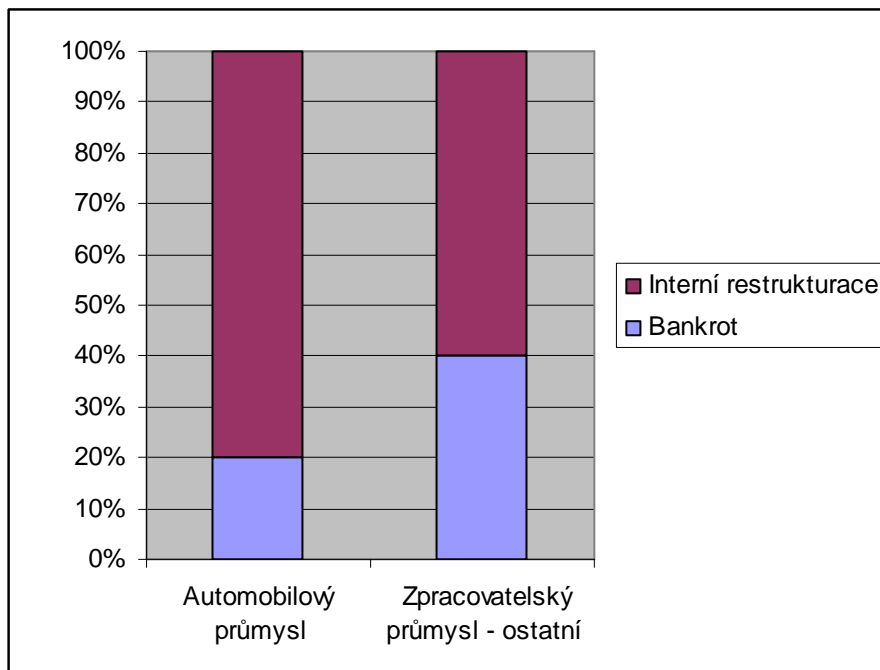
Obr. 5 **Podíl automobilového průmyslu na růstu míry regionální nezaměstnanosti (2008-2009)**



Zdroj: ŠÚ SR, 2010; ÁFH, 2010

Graf 4 ukazuje rozdíl v typu restrukturalizace při propouštění v AP a ostatními odvětvími ZP. Podíl bankrotů a uzavření závodů ve spojení s propouštěním je v porovnání s ostatními odvětvími ZP poloviční. Bankroty se týkali hlavně firem v textilním, elektrotechnickém a nábytkářském průmyslu.

Graf 4 Propouštění v automobilovém a v ostatních odvětvích zpracovatelského průmyslu v Maďarsku podle typu restrukturalizace firem (2008-2009)



Zdroj: ERM, 2010

Toto zjištění potvrzuje Pavlínka a kol. (2009) o zvyšující se stupni integrace a stabilnějším postavením AP ve SE v porovnání se začátkem 90. let.

6. Transformace automobilového průmyslu na Slovensku

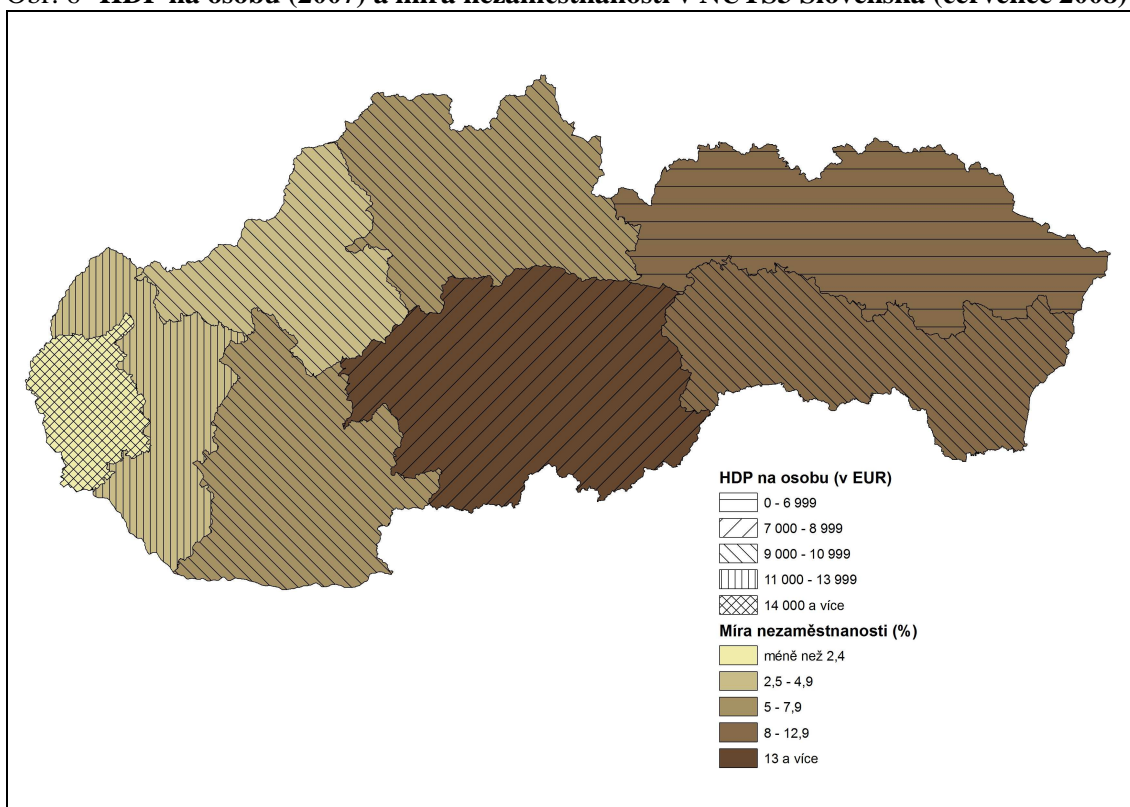
Postkomunistická transformace hospodářství po roce 1989 měla na Slovensku výrazná specifika, která brzdila její úspěch v porovnání se sousedním Maďarskem i ostatními státy SE. Jedním z limitujících faktorů bylo období 1990-1992, „*charakterizované odklonom od federálnej koncepcie transformácie*“ (Popjaková 2008). Osamostatněním Slovenska se procesy nezbytné pro úspěšnou transformaci hospodářství – liberalizace cen a privatizace – zpomalily. Po vcelku úspěšném vstupu více zahraničních investorů začátkem 90. let následovalo velice nepříznivé období v letech 1994-1998, kdy tehdejší Mečiarova vláda neměla v praxi zájem o přilákání významných zahraničních investorů a privatizovala ve prospěch vládnoucí elity (Minarčík 2006). Změna přišla až v roce 1998 s nástupem nové pravicové vlády. Začaly se uplatňovat různé podpůrné nástroje s cílem zvýšit atraktivitu země pro zahraniční investory, kde za prioritní byly považovány regiony s vyšší nezaměstnaností, resp. investice v hi-tech sektoru a V&V (Tirpák 2006). Významným institucionálním opatřením bylo založení Slovenské národní agentury pro zahraniční investice a rozvoj, pozdější agentura SARIO (Slovenská agentura pro rozvoj investic a obchodu) (Minarčík 2006). Po době dvou funkčních období přijala nová vláda řadu důležitých ekonomických reforem, připravila zavedení společné evropské měny, čímž vylepšila mezinárodní renomé státu a hlavně vzbudila pozornost zahraničních investorů (Tirpák 2006).

Průmysl na Slovensku byl v tomto období nosným sektorem hospodářství. Tento vývoj však v roce 1989 paradoxně představoval výrazné problémy v transformaci slovenské ekonomiky – dominance těžkého průmyslu, přezaměstnanost, zastaralé stroje a technologie, nedostatečně rozvinutá infrastruktura a nevhodné geografické rozmístění představovaly v období transformace největší problémy (Bleha 2000). Pozitivním dědictvím byla průmyslová tradice a kvalifikovaná pracovní síla (Tirpák 2006). Popjaková (2008) řadí mezi největší transformační změny v průmyslu deindustrializaci, odvětvovou i prostorovou diverzifikaci výrobních aktivit, zvýšení celkového počtu firem a snížení počtu velkých firem nad 500 zaměstnanců, privatizaci, změnu organizace výroby a marketingu a masový příliv PZI do průmyslu. Po období socialismu s převážně nivelizačními tendencemi hospodářského vývoje přišla také výrazná regionální diferenciaci na odvětvové i regionální úrovni a s tím spojené regionální rozdíly.

Korec (2009) v článku o „*základných otázkach vývoja regionálnej štruktúry po roku 1989*“ diferencuje rozdíly na více úrovních. První úroveň je extrémní polarita Bratislavy a ostatních území a dále i bez Bratislavy výrazný západo-východní gradient. Korec analyzoval Slovensko na základě tzv. funkčních městských regionů. Do první skupiny začlenil městské regiony se silným terciérním sektorem a nízkou mírou nezaměstnanosti, jako Bratislava, Banská Bystrica, Nitra, Trenčín, Žilina, Košice,

Piešťany a Zvolen. Druhá skupina obsahuje regiony také s nízkou nezaměstnaností, jejichž ekonomika je založena na průmyslu. Jedná se o hlavně o západní a severozápadní Slovensko, jmenovitě např. Ilava, Skalica, Nové Mesto nad Váhom, Púchov, atd., tedy oblasti nejatraktivnější pro PZI. Ve třetí skupině jsou regiony strukturálně postižené s extrémními hodnotami míry nezaměstnanosti. Jedná se zejména o jih středního Slovenska a rurální regiony východního Slovenska – Lučenec, Rimavská Sobota, Rožňava, Veľký Krtíš, Trebišov, Bardejov, Svidník, Stará Ľubovňa, Vranov nad Topľou – Příloha 13). Tato zjištění potvrzuje Obr. 6 zachycující míru nezaměstnanosti a HDP na osobu.

Obr. 6 **HDP na osobu (2007) a míra nezaměstnanosti v NUTS3 Slovenska (červenec 2008)**



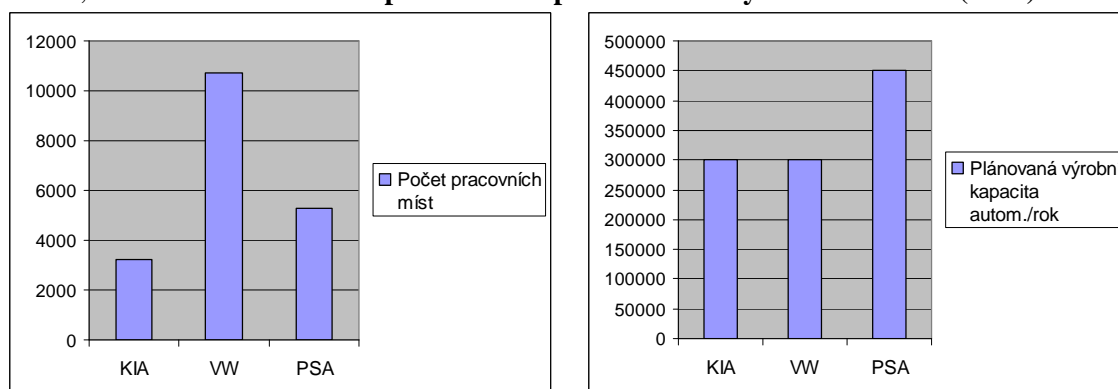
Zdroj: Úřad práce, sociálních věcí a rodiny (ÚPSVR), 2010; Štatistický úrad Slovenskej republiky (ŠÚ SR), 2010

6.1 Transformace automobilového průmyslu na Slovensku

Na Slovensku lze hovořit spíše o vzniku než o transformaci AP – s výjimkou jediného závodu BAZ v Bratislavě. Kromě této akvizice firmou Volkswagen na samotném začátku transformace se dlouhá léta žádný významný investor v AP na Slovensku neusadil. Příchod zahraničních investic z hlediska AP můžeme rozdělit na období 1990-1992, kdy probíhala vážná jednání se světovými výrobci GM a VW o příchodu na Slovensko s finálním úspěchem německého Volkswagenu (Vagac, 2000), a na druhé období po úspěšných reformách Dzurindovy vlády a vstupu do EU začátkem druhé poloviny tohoto desetiletí příchodem automobilek PSA – Peugeot, Citroën a korejské

Kia-Hyundai. Lokalizační faktory druhé vlny analyzuje Jakubiak, Kolesár (2006), kteří vyzdvihují kvalifikovanou pracovní sílu – 87 % zaměstnanců úplné střední vzdělání, 12 % univerzitní, přičemž 23 % všech studujících jsou studenti technických oborů souvisejících s AP. Bublávek (2009) také zdůrazňuje kvalitu a tradici pracovní síly a v současnosti vznikající partnerské vztahy firem a škol k odborné přípravě. Komparativní výhodu na začátku desetiletí představovala také nejlevnější pracovní síla ze států Visegrádské čtyřky (V4). (Němcová 2006). Výhodu znamená relativní blízkost k státům EU-15 s dobrou dopravní infrastrukturou, hlavně co se týče západní části Slovenska, vyhledávaného zahraničními investory. Toto potvrzuje také lokalizace tří automobilových výrobců při dálnici Bratislava – Košice, jejíž dokončení je jednou z nejvyšších budoucích priorit. Podpůrným mechanismem byla též daňová reforma z roku 2004 se zavedením rovné daně 19 % a zrušení daně z dividend. Jako významné opatření proti krizi na podporu domácích automobilek je třeba uvést zavedení šrotového (Bublávek 2009).

Graf 5, 6 Počet zaměstnanců a plánovaná kapacita slovenských automobilek (2008)



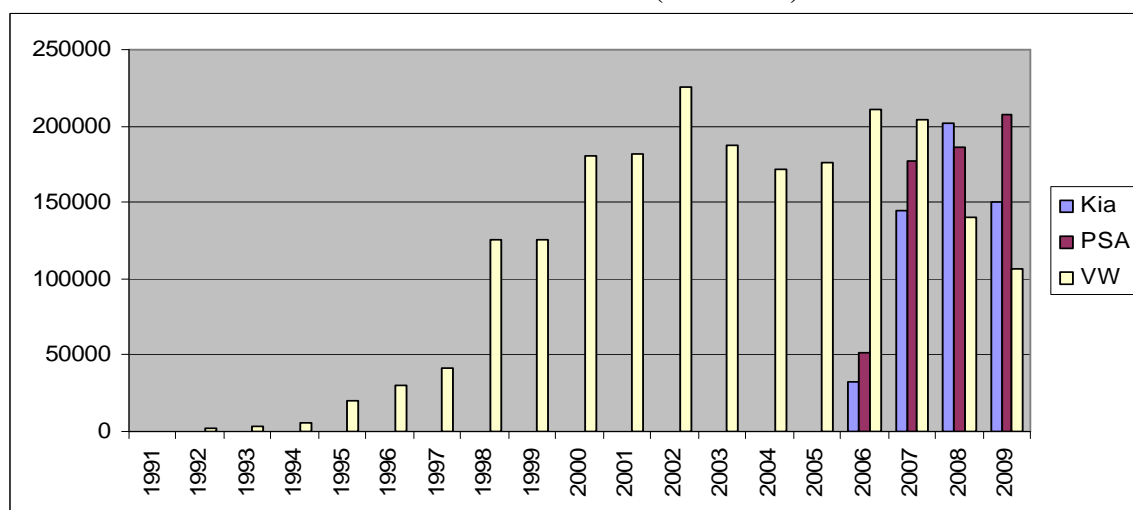
Zdroj: Sario – Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu, 2008

Dlouhá léta po roku 1989 byl jediným výrobcem automobilů na Slovensku Volkswagen. Dohoda o založení společného podniku Volkswagen Bratislava s.r.o. byla uzavřena v březnu 1991 s 80procentním podílem VW. Součástí smlouvy byly i desetileté daňové prázdny a odpuštění cla na dovoz součástek. První automobil byl smontovaný již v roce 1991, nejdříve metodou SKD (semi-knocked-down), později náročnější CKD (completely-knocked-down) výhradně z dovezených součástek z Německa. Výroba se soustředila na montáž modelu VW Passat bez výrazné automatizace výroby, pomocí týmové práce s využitím nových flexibilních způsobů výroby (Popelár 2008). Toto jednoznačně klasifikuje tuto investici podle diskuse s literaturou jako brownfield investici bez vazby na ekonomické prostředí (disembedded) hostitelské země využívající levnou pracovní sílu k výrobě drahých automobilů na export. S rostoucí produkcí se postupně přesouvaly různé výrobní činnosti do Bratislavy. Tento vývoj vrcholil v letech 1998-1999, kdy se pomocí velkých

investic za rok zdvojnásobil počet zaměstnanců a zpětínásobila se výroba, která se rozšířila do Martina k výrobě převodovek. Po tomto růstu se na Slovensko přistěhovali významní systémoví dodavatelé do průmyslového parku Lozorno. Po roce 2005 začala ve výrobě dominovat luxusní terénní auta, připadající na 68% celkové výroby VW Slovakia. Je třeba uvést také velmi vstřícné chování VW k budoucím generacím, což se promítá ve vzdělávacích programech a v úzké spolupráci se středními školami a univerzitami (Popelár 2008).

V roce 2003 firma PSA-Peugeot Citroën získala investici nad 1 mld. EUR k výstavbě továrny s kapacitou 450 tis. aut ročně. Státní pomoc zahrnovala daňové úlevy, vzdělávání zaměstnanců, a finanční stimuly ve výšce 58 mil. EUR (Tirpák 2006). Pro konkrétní továrnu bylo vybráno místo na západním Slovensku u Trnavy se skvělou infrastrukturou a přímým napojením na dálnici. Z důvodu výroby malých úsporných automobilů Peugeot 207 a Citroën C3 Picasso v průběhu sledovaného období 2008-2009 nepoklesla produkce, byť PSA propustila 190 zaměstnanců, ale k celkovému počtu přes 5000 zaměstnanců to bylo zanedbatelné (ERM, Sario 2008).

Graf 7 Produkce osobních automobilů na Slovensku (1991-2009)



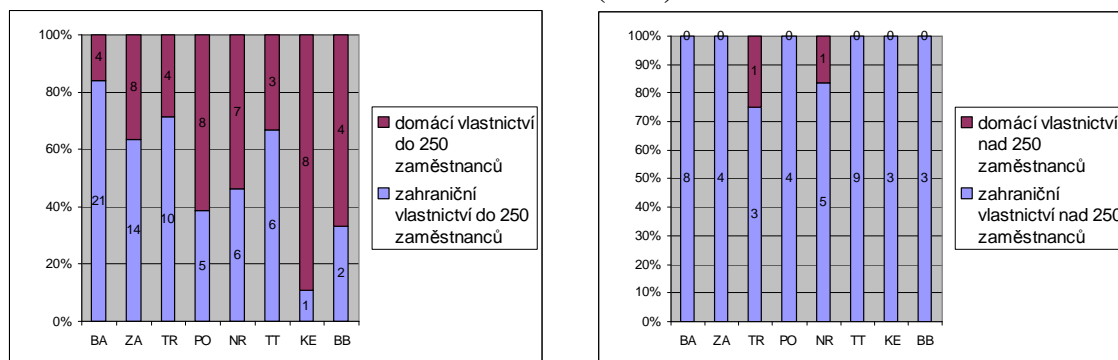
Zdroj: OICA (1998-2009); Popelár, 2008; www.volkswagen.sk

Třetím automobilovým výrobcem na Slovensku je Kia Motors Slovakia. V případě této korejské značky se jedná o první továrnu v Evropě, o jejíž umístění se ucházely všechny státy V4. Pomoc státu zahrnuje vyškolení pracovníků, spolufinancování výstavby a vybudování dálničního úseku. O daňové prázdny Kia nežádala. V definitivní volbě Slovenska hrály roli pravděpodobně nižší platy a blízkost továrny Hyundai, se kterou je plánována blízká spolupráce hlavně v dodávkách motorů a převodovek. Celková investice přesahovala 1 mld. EUR s plánovanou kapacitou 300 tis. aut ročně s 3000 zaměstnanci. Krize postihla i produkci automobilky KIA, která

z důvodu zachování zaměstnanosti zkrátila směny na 6 hodin. (Sario 2008, Bublávek 2009, Tirpák 2006).

Ve spojení s touto velmi výraznou expanzí AP Slovenska v posledních letech Tirpák (2006) a Nemcová (2005) upozorňují na možná rizika ve spojení s jednostrannou závislostí na AP. Hlavně upozorňují na externí faktory způsobené globální hospodářskou recesí, což může vyvolat případnou relokační velkých montážních závodů způsobující masové zvýšení nezaměstnanosti. Na druhou stranu v případě zvyšující se kvality produkce, integrace výroby, vyšší zakořeněnosti a vytvoření sítě malých a středních domácích dodavatelů může v případě globální recese snížit jejich možnosti tento výpadek přežít (Nemcová 2005). Toto ale podle grafů č. 8, 9 zatím není aktuální, jelikož dnes je pracovní síla ve slovenském automobilovém průmyslu dominantně zaměstnána v zahraničních firmách – 100 % firem nad 500 zam. v AP v zahraničním (nebo smíšeném) vlastnictví. Nutno však dodat, že ve srovnání se začátky 90. let, kdy výroba byla zaměřena výhradně na export ze 100% importovaných součástek, dnes se na Slovensko nastěhovaly významné dodavatelské firmy představených automobilek. Jak na hospodářskou recesi v této fázi vývoje AP reagoval, bude analyzováno v následující kapitole.

Graf 8, 9 Podíl zahraničního vlastnictví ve firmách v automobilovém průmyslu na Slovensku ve firmách do/nad 250 zaměstnanců (2010)



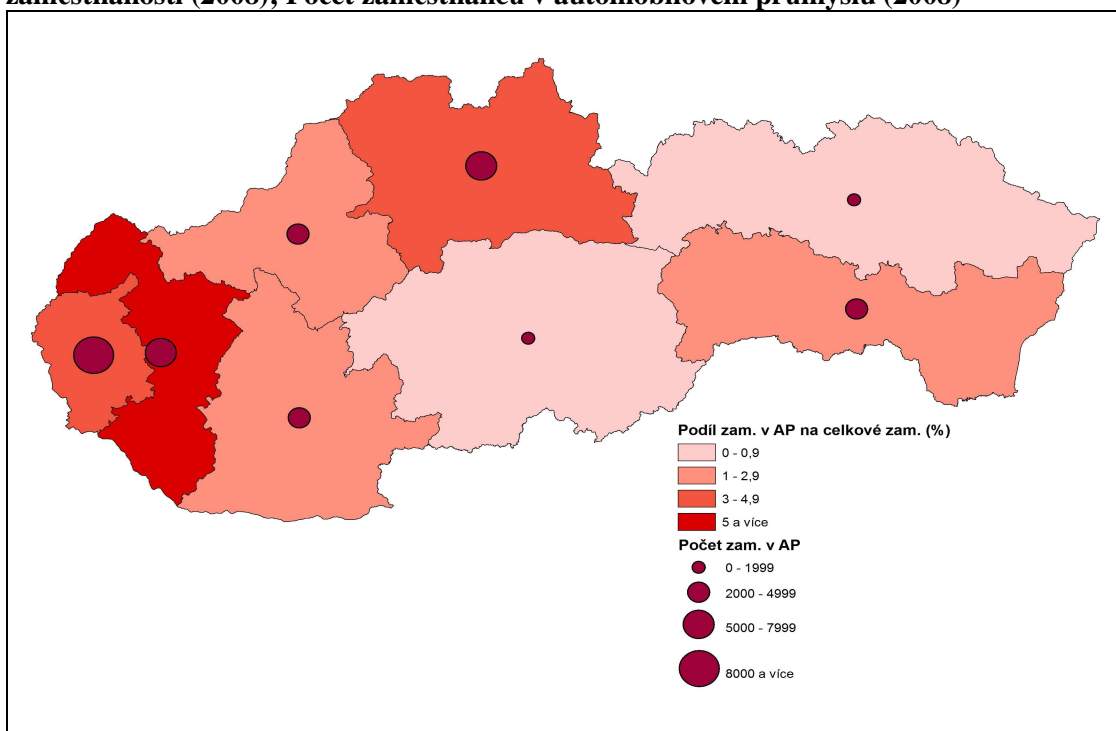
Poznámka: BA=Bratislavský, NR=Nitrianský, TR=Trenčianský, TT=Trnavský, BB=Banskobystrický, KE=Košícký, PO=Prešovský, ZA=Žilinský

Zdroj: Infostat – Registr ekonomických subjektů SR

6.2 Vliv hospodářské krize na vývoj regionální nezaměstnanosti a zaměstnanosti v automobilovém průmyslu na Slovensku

Tato část práce analyzuje slovenský AP a jeho reakci na hospodářskou krizi v období 2008-2009 v souvislosti s vývojem regionálního vzorce nezaměstnanosti. Obr. 7 ukazuje regionální distribuci AP v krajích SR. Můžeme tedy konstatovat, že AP se koncentruje v krajích, kde sídlí trojice výrobců automobilů – Bratislavský, Trnavský a Žilinský. Následují tři kraje s významnější průmyslovou tradicí a postupným příchodem dodavatelských firem – Košický, Nitrianský a Trenčínský. Za periferní kraje v roce 2008 ve srovnání s ostatními můžeme považovat Banskobystrický a Prešovský kraj.

Obr. 7 Specializace NUTS3 Slovenska v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti (2008); Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu (2008)

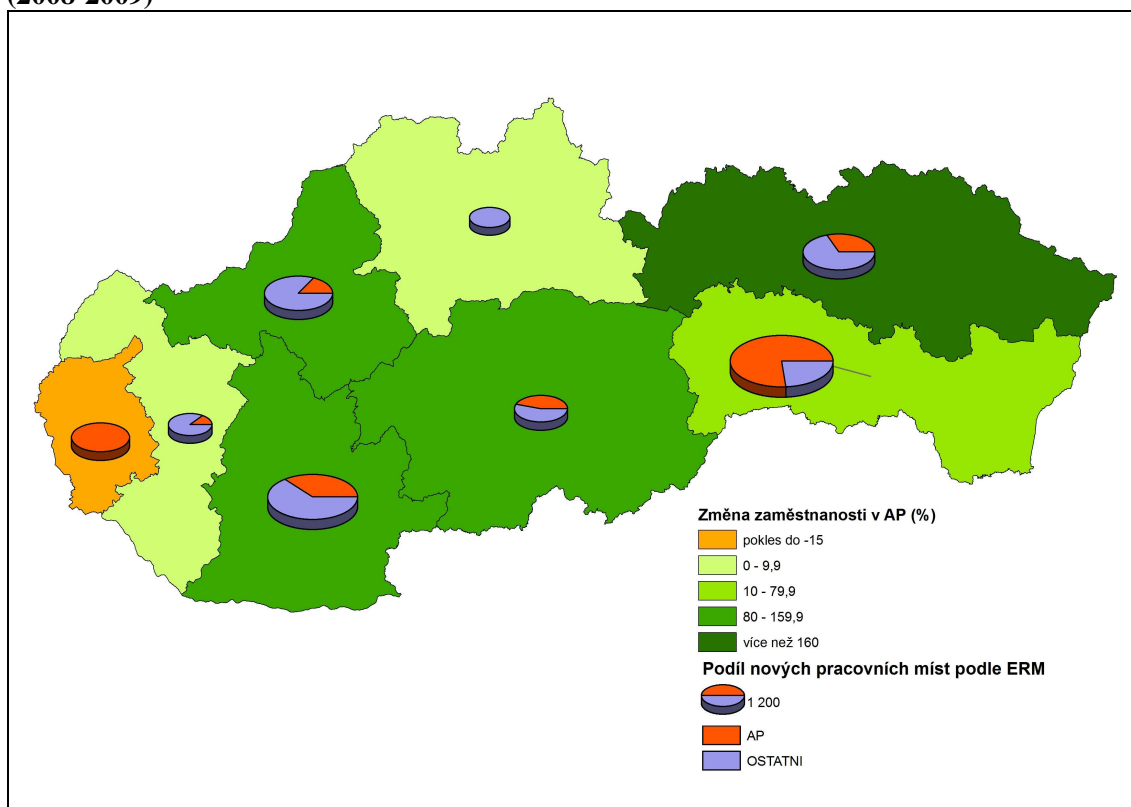


Zdroj: ŠÚ SR, 2010

Je třeba dodat, že koncentrace AP ve srovnání s Maďarskem je na národní úrovni nižší co se týče podílu zaměstnaných v AP – Slovensko 2,04 %, Maďarsko 2,96 % (KSH, 2010; ŠÚ SR, 2010). Na druhou stranu se na Slovensku vyprodukuje téměř dvojnásobek automobilů a geografické rozšíření je koncentrovanější než u jižního souseda (Obr. 2,7). Periferie, kde AP prakticky neexistuje na úrovni NUTS3, na Slovensku nenajdeme, na rozdíl od Maďarska. Toto je vidět také na počtech pracujících, kde i nejmenší počet v kraji Prešovském přesahuje 1000 zaměstnanců. Na druhé straně na úrovni jednotek NUTS3 Slovensko nedosahuje takové míry koncentrace jako některé Maďarské župy (Obr. 2,7). Nejvíce zaměstnanců v AP zaměstnává Bratislavský kraj, tento počet v roce 2008 přesáhl 10 000 zaměstnanců.

Nejvýraznější rozdíl od vývoje v Maďarsku představuje Obr. 8. Mapa ukazuje změnu specializace krajů v AP, kde tento podíl téměř na celém Slovensku rostl. V krajích kde AP dosahuje nejvyšší koncentrace je spatřitelná stagnace a mírný pokles v Bratislavském kraji. V kartodiagramech jsou vyneseny podíly, jak se na vzniku nových pracovních míst podílel AP a ostatní odvětví ZP podle tiskových zpráv ERM. Podle toho můžeme říci, že počet vzniklých pracovních míst v AP byl téměř nepřímo úměrný výchozí specializaci na AP v roce 2008 (Obr. 7).

Obr. 8 Změna specializace NUTS3 Slovenska v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti (2008-2009); Změna (růst) počtu zaměstnanců v automobilovém průmyslu (2008-2009)



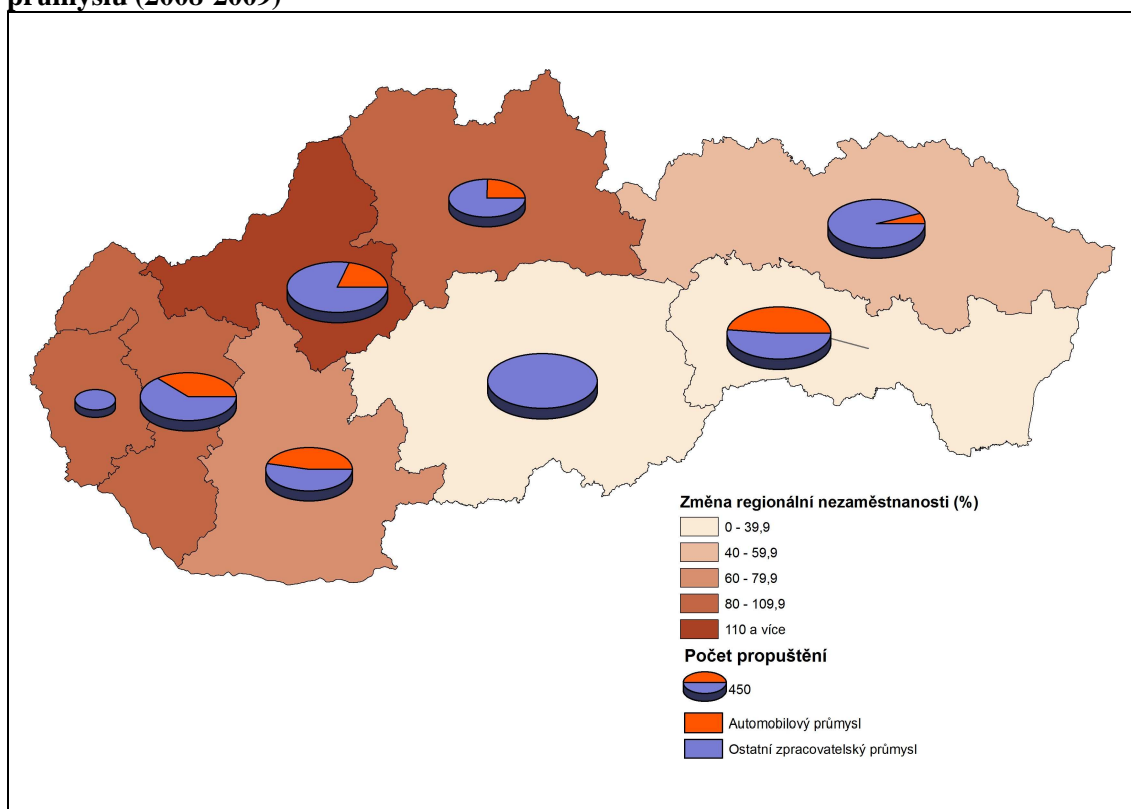
Zdroj: ŠÚ SR, 2010; ERM, 2010

Tento nečekaný vývoj je nejspíš vysvětlitelný nedávným příchodem dvou velkých automobilek na Slovensko – Kia a PSA, po nichž brzy následovali významní dodavatelé prvního řádu, což potvrzují i tiskové zprávy v databázi ERM. Mezi největší investice patří Yazaki Wiring Technologies, Magnetti Marelli, Valeo, Yura, Lear Corp., ZKW Slovakia, atd. (ERM, 2010). Podle tiskových zpráv se 49 % všech nových pracovních míst vytvořilo v AP, což je stejný podíl jako v případě Maďarska, ale s třikrát vyšším počtem pracovních míst (Příloha 3). Zajímavé jsou ovšem cílové oblasti těchto investic. Možná překvapivě významné investice v AP směřovaly do méně specializovaných krajů – až 52% všech vytvořených pracovních míst v Prešovském a Banskobystrickém, ale také do druhé – z hlediska AP významnější – skupiny krajů – Košického,

Nitrianského a Trenčianského. Důvody je možné hledat nejspíš v nedostatku kvalitní pracovní síly v hlavních průmyslových centrech, vyšších investičních pobídkách v perifernějších krajích a také nižších mzdách v krajích na východě Slovenska.

Růst nezaměstnanosti – stejně jako v případě Maďarska – byl za sledované období nejvýraznější v krajích, kde byla původně nízká nezaměstnanost, což souhlasí s výsledky Lavického (2009), Pavlínka a Ženky (2010a) o tomto fenoménu v Česku. Podle tiskových zpráv se AP podílel na propouštění 21,8 % (pro porovnání u Maďarska je toto číslo 42,3 %). Nejvyšší podíl na růstu nezaměstnanosti zaznamenal v rámci ZP zejména textilní průmysl v Trenčianském a Žilinském kraji, textilní, elektrotechnický a také automobilový v kraji Trnavském. Podobně jako v případě Maďarska tato odvětví byla z hlediska typu restrukturalizace při propouštění postižena bankrotem, nebo delokalizací na východ do zemí s nižšími náklady na pracovní sílu – Příloha 17 (ERM, 2010).

Obr. 9 Růst míry nezaměstnanosti v NUTS3 Slovenska (7.2008 - 7.2009); Počet propuštěných v automobilovém průmyslu a v ostatních odvětvích zpracovatelského průmyslu (2008-2009)



Zdroj: ÚPSVR, 2010; ERM, 2010

7. Závěr

Transformace automobilového průmyslu pomocí zahraničního kapitálu na Slovensku a v Maďarsku se promítla do dynamického růstu produkce, zaměstnanosti a exportu, přičemž AP se stal jedním z nejdůležitějších tahounů ZP i celého hospodářství v obou zemích.

Za shody můžeme považovat vstup tří výrobců automobilů do každé z těchto zemí, i když u Maďarska se Opel po čase přeorientoval na výrobu motorů. Co se týče typu zahraniční investice při jejím vstupu, kromě embedded brownfield investice – kvůli absenci AP v minulosti – najdeme všechny tři ostatní typy klasifikované v diskusi s literaturou. Ve většině případů je spatřitelný vývoj od non-embedded investice k větší zakotvenosti do místní ekonomiky, díky postupnému příchodu významných dodavatelských firem a postupnému rozvoji místních dodavatelů. Za shodnou považují také strategickou lokalizaci center AP. Jak na Slovensku, tak v Maďarsku se AP lokalizoval po roce 1989 do historicky nejvyspělejších regionů, do západní části zemí s vyspělou dopravní infrastrukturou a k blízkosti západních hranic. Na druhou stranu významným rozdílem ve vstupu zahraničních investorů je jejich časový odstup. Do Maďarska díky jeho optimálním politickým a hospodářským podmínkám vstoupili významní investoři už začátkem 90. let, kdežto na Slovensku – s výjimkou Volkswagenu – se na masový vstup muselo čekat více než 10 let. Rozdílné je také plošné rozmístění AP. Na Slovensku na rozdíl od Maďarska prakticky nenajdeme úplnou periferii, hlavně po růstu podílu v posledních letech v dosud zaostalejších regionech.

Analýzou změn zaměstnanosti v AP a změn regionální nezaměstnanosti, můžeme říci, že sledované státy prožily hospodářskou recesi 2008-2009 celkem odlišně. V obou státech se významně zvýšila nezaměstnanost, v největší míře v nejvyspělejších regionech s nízkou výchozí mírou nezaměstnanosti – tedy také v centrech AP. Odlišně se vyvíjela zaměstnanost v AP, recese postihla výrazným způsobem AP. V jádrových oblastech se AP podílel na růstu nezaměstnanosti 20-50 %, přičemž celková zaměstnanost v AP se snížila o 23 %. Na Slovensku ve sledovaném období 2008-2009 kromě mírného poklesu zaměstnanosti v AP v Bratislavském kraji rostla významně zaměstnanost v tomto odvětví, přičemž tento růst byl nejmarkantnější v dosud periferních krajích – Banskobystrickém, Trenčianském a Nitrianském, kde se podíl AP na celkové zaměstnanosti zdvojnásobil, v Prešovském kraji dokonce ztrojnásobil. Nepotvrdily se tedy obavy z vyšší míry specializace slovenské ekonomiky na AP. Důvodem byl nejspíše pozdější příchod dodavatelských firem, které se navzdory recesi rozhodly pokračovat v příchodu na Slovensko a následovat automobilky. Z grafů 4 a přílohy 17 o typu restrukturalizace při propouštění však můžeme usoudit, že ve srovnání s ostatními odvětvími zpracovatelského průmyslu v obou státech patří automobilový průmysl ke stabilnějším odvětvím s potenciálem pro další expanzi.

Seznam použité literatury

- BLEHA, B. (2000): Transformácia priemyslu Slovenska. Magisterská práca. Katedra humánnej geografie a demogeografie. Prírodovedecká fakulta. Univerzita Komenského, Bratislava, 71 s.
- COE, N. M., HESS, M., YEUNG, H. W-C., DICKEN, P., HENDERSON, J. (2004): 'Globalizing' regional development: a global production networks perspective, Transactions of the Institute of British Geographers, New Series, vol. 29, s. 468-84.
- DOMANSKI, B.; LUNG, Y. (2009): The Changing Face Of the European Periphery in the Automotive Industry. European Urban and Regional Studies, vol. 16, č. 1, 5-10 s.
- EHRlich, E.; SZIGETVÁRI, T. (2003): Transformation and Hungarian Regional Development: Facts, Trends, Dilemmas and Objectives. Hungarian Academy of Sciences, Institute for world economics, Working paper, č. 137, Budapest, 30 s.
- GYÖRFFY, I. (2006): Autóipari klaszteresedés Magyarországon [Vývoj automobilových klastrů v Maďarsku]. Miskolci Egyetem, Regionális Gazdaságtan tanszék, 8 s.
- ITDH – Investment and trade development agency Hungary. (2010): The automotive industry in Hungary. <http://www.itd.hu>
- JAKUBIAK, M.; KOLESÁR, P. (2007): Car Industry in Slovakia: Recent development and Impact on Growth. Center for Social and Economic Research, 37 s.
- KOREC, P. (2009): Štrukturálne zmeny ekonomiky Slovenska v prvej etape spoločenskej transformácie v regionálnom kontexte. In Geographica Moravica, Univerzita Palackého v Olomouci, s. 11-26.
- KRECHÁČ, J. (2001): Priestorové súvislosti automobilového priemyslu na Slovensku. Magisterská práca. Katedra humánnej geografie a demogeografie, Prírodovedecká fakulta, Univerzita Komenského v Bratislave, 127 s.
- KRZYWDZINSKI, M.; JÜRGENS, U. (2009): Changing East West Division of Labour in the European Automotive Industry. European Urban and Regional Studies, London, vol. 16, č. 1, 26-42 s.
- LAVICKÝ, M. (2009): Analýza regionální nezaměstnanosti v České republice během hospodářské recese 2008-2009. Magisterská práca. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova v Praze, 68 s.
- LŐCSEI, H. (2009): Geographical consequences of the economic crisis in Hungary. In 3rd Central European Conference in Regional Science – CERS, s. 1173-1183.
- MAJCHRÁK, M. (2007): *Inovačné aktivity a väzby v automobilovom priemysle*. Bratislava Diplomová práca. Katedra verejnej správy a regionálneho rozvoja, Národohospodárska fakulta, Ekonomická Univerzita v Bratislave, 80 s.
- MINARČÍK, P. (2006): Priame zahraničné investície na Slovensku a v ostatných krajinách V4. Diplomová práca. Katedra humánnej geografie a demogeografie, Prírodovedecká fakulta, Univerzita Komenského v Bratislave, 80 s.
- NEMCOVÁ, E. (2005): Analýza vývoja automobilového priemyslu na Slovensku. In Ekonomický časopis, s. 1009-1023.
- PAVLÍNEK, P; ŽENKA, J. (2010a): The 2008-2009 Automotive Industry Crisis and Regional Unemployment in Czechia. Cambridge Journal of Regions, 26 s.

- PAVLÍNEK, P.; ŽENKA, J. (2010b): Upgrading in the automotive industry: firm-level evidence from Central Europe. *Journal of Economic Geography*, vol. 16, č. 1, s. 1-28.
- PAVLÍNEK, P.; DOMAŃSKI, B.; GUZIK, R. (2009): Industrial Upgradeing Through Foreign Direct Investment in Central European Automotive Manufacturing. *European Urban and Regional Studies*, vol. 16, č. 1, s. 43-63.
- PAVLÍNEK, P. (2004a): Regional development implications of foreign direct investment in Central Europe. *European Urban and Regional Studies*, vol. 11, č. 1, s. 47-70.
- PAVLÍNEK, P. (2004b): Podkladové materiály pro přednášku "Geografie světového průmyslu". Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova v Praze.
- PAVLÍNEK, P. (2002): Transformation of the Central and East European passenger car industry: selective peripheral integration through foreign direct investment. *Environment and Planning A*, vol. 34, č. 9, s. 1685-1709.
- PAVLÍNEK, P.; SMITH, A. (1998): Internalization and Embeddedness in East-Central European Transition: The Contrasting Geographies of Inward Investment in the Czech and Slovak Republics. *Regional Studies*, vol. 32, č. 7, s. 619-638.
- PIERRARD, O., SNEESSENS, H. (2003): Low-Skilled Unemployment, Biased Technological Shocks and Job Competition, IZA Discussion Papers 784, Institute for the Study of Labor (IZA).
- POPELÁR, A. (2008): Volkswagen Slovakia a.s. Magisterská práce. Katedra humánnej geografie a demogeografie, Prírodovedecká fakulta, Univerzita Komenského v Bratislave, 80 s.
- POPJAKOVÁ, D. (2008): Globálna verzus postsocialistická transformácia priemyslu (na príklade Slovenska). *Acta Geographica Universitatis Comeniana*, č. 51, s. 3-25.
- SARIO – Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu. (2008): Automobilový priemysel. <http://www.sario.sk>.
- SASS, M. aj. (2009): Clusters and the Development of Supplier Networks for Transnational Companies. Hungarian Academy of Sciences, Institute for world economics, Working paper, č. 187, Budapest, 34 s.
- SOMAI, M. (2002): The hungarian automotive industry. Hungarian Academy of Sciences, Institute for world economics, Working paper, č. 131, Budapest, 35 s.
- SOMAI, M. (1996): Autóipar itthon és a világon [Automobilový priemysl doma a vo svete]. MTA Világgazdasági Kutató Intézet, Kihívások, č. 72, 8 s.
- SOMAI, M. (1993): The car industry and motorization in Hungary. Hungarian Academy of Sciences, Institute for world economics, Working paper, č. 26, Budapest, 36 s.
- SZALAVETZ, A. (2008): A beszállítói hálózatokról a tudásközpontokig: A klaszterfejlődés tényezői három európai klaszter példáján [Vývoj klastrů na příklade tří evropských klastrů]. MTA Világgazdasági Kutatóintézet – Műhelytanulmányok, č. 77, Budapest, 45 s.
- SZANYI, M. (2008): Klaszterekről a pólusprogram kapcsán [O klastrech v rámci programu "Pólus"]. MTA Világgazdasági Kutatóintézet – Kihívások, č. 191, Budapest, 8 s.

- SZANYI, M. (2004a): Külföldi tőke és ágazati versenyképesség [Zahraniční kapitál a odvětvová konkurenceschopnost]. MTA Világgazdasági Kutatóintézet – Műhelytanulmányok, č. 63, Budapest, 31 s.
- SZANYI, M. (2004b): State Aid to the Hungarian Manufacturing Sector 1990-2000. Hungarian Academy of Sciences, Institute for world economics, Working paper, č. 146, Budapest, 22 s.
- TIRPÁK, P. (2006): Reštrukturalizácia slovenského priemyslu v súvislosti s prílevom priamych zahraničných investícií. Diplomová práce. Katedra hospodárskej politiky, Fakulta národohospodárska, Vysoká škola ekonomická v Praze, 81 s.
- VAGAČ, Ľ. 2000. The automotive industry in the Slovak Republic. *SEER – South – East Europe Review for Labour and Social Affairs*. <http://www.ceeol.com>, č. 2, s. 143-172.
- ŽENKA, J. (2007): Delokalizace zpracovatelského průmyslu Česka - faktory, oborová struktura, regionální diferenciace. Magisterská práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova v Praze, 154 s.

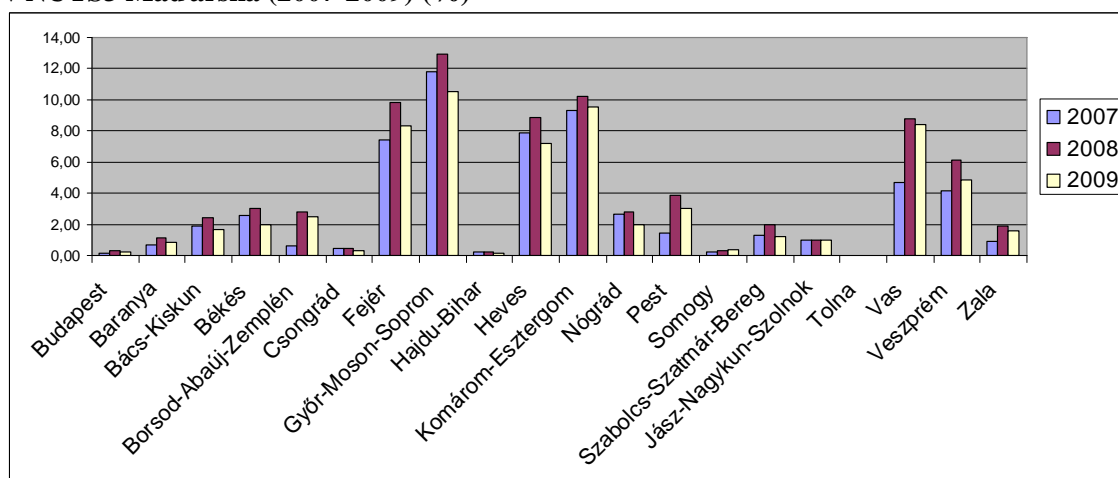
Vybrané články z internetového archivu ekonomického týdeníku HVG. (www.hvg.hu)
www.volkswagen.sk
www.suzuki.hu

Seznam statistických zdrojů

- Állami Foglalkoztatási Hivatal – ÁFSZ: Kistérségi munkaügyi adatok. [Data o nezaměstnanosti na úrovni NUTS 4]. <http://kisterseg.afsz.hu/>
- Központi Statisztikai Hivatal – KSH: Területi adatok [Regionální data]. <http://portal.ksh.hu/>
- OICA. (2010): Production Statistics of Automotive Industry 1998-2008. <http://oica.net/category/production-statistics/>
- Štatistický Úrad SR. (2010): Ročenky priemyslu 1998-2009.
- Úrad práce, sociálnych vecí a rodiny. (2010): Mesačné štatistiky nezamestnanosti 1997-2010. http://www.upsvar.sk/statistiky/nezamestnanost-mesacne-statistiky.html?page_id=1254
- Infostat – Inštitút informatiky a štatistiky. (2010): Výběr z firemního registru
- CÉG-KÓD-TÁR – Company information data store of the hcso. (2010): Výběr z firemního registru

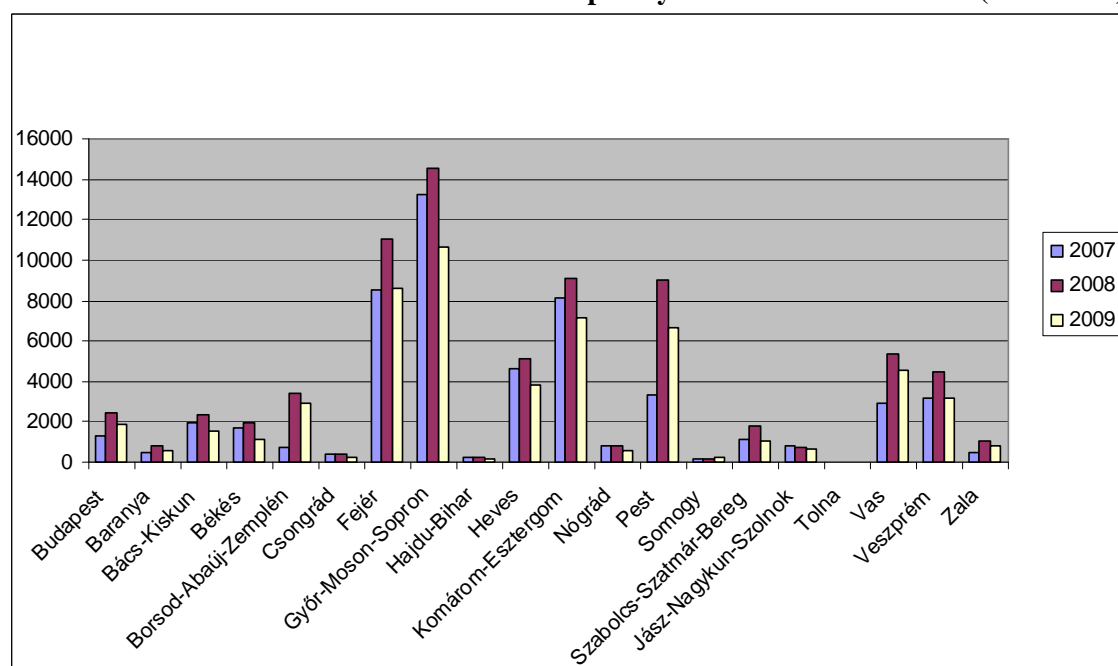
Přílohy

Příloha 1 Podíl zaměstnanosti v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti v NUTS3 Maďarska (2007-2009) (%)



Zdroj: KSH, 2010

Příloha 2 Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu v NUTS3 Maďarska (2007-2009)



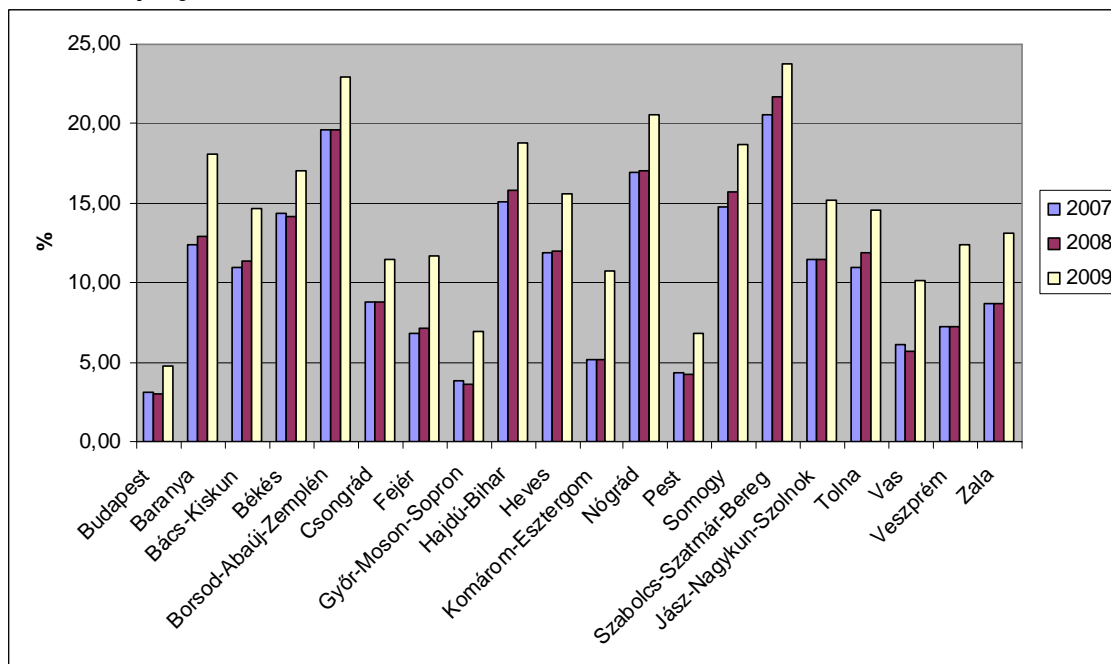
Zdroj: KSH, 2010

Příloha 3 Počet nových/zrušených pracovních míst v automobilovém průmyslu a v ostatních odvětvích zpracovatelského průmyslu na Slovensku a v Maďarsku podle tiskových zpráv (2008-2009)

	nová místa (+)		zrušená místa (-)		suma	
	AP	ostatní ZP	AP	ostatní ZP	AP	ostatní ZP
Maďarsko	3590	3535	10770	14679	7180	11144
Slovensko	11797	12209	3520	12656	8277	447

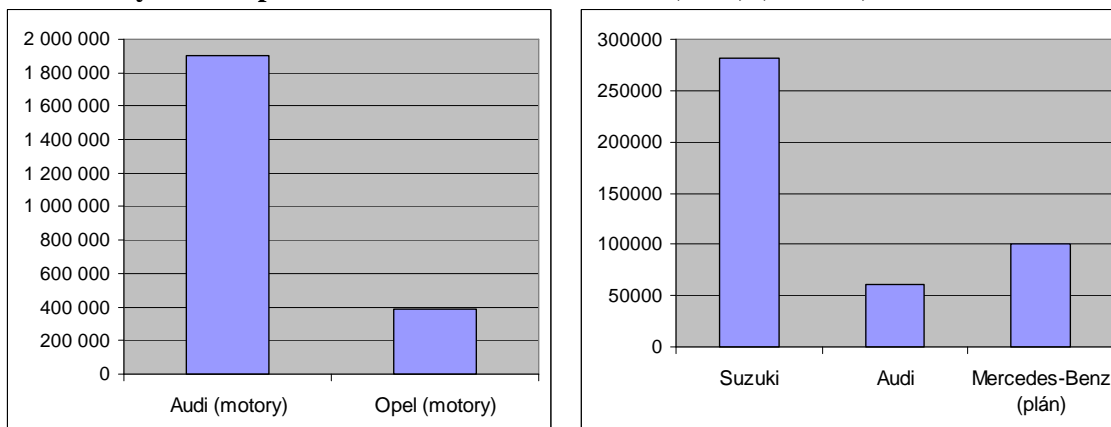
Zdroj: ERM, 2010

Příloha 4 Vývoj nezaměstnanosti v NUTS3 Maďarska (2007-2009) (%)



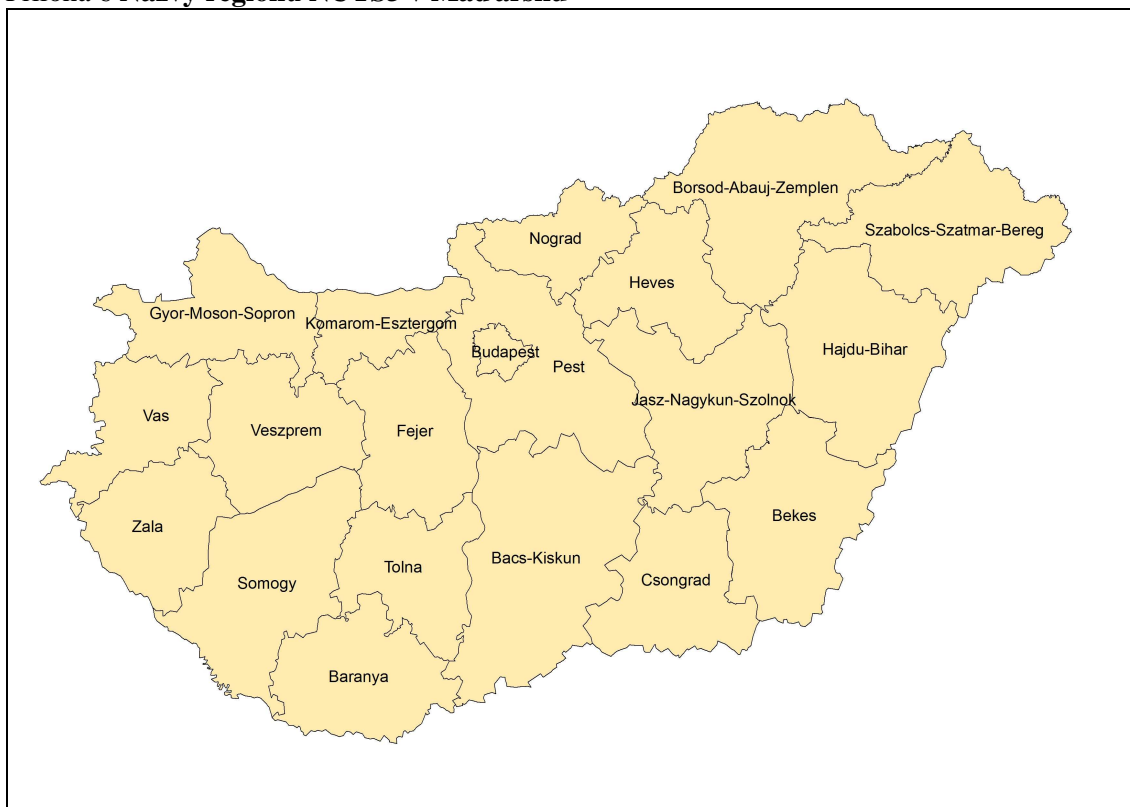
Zdroj: ŠÚ SR, 2010

Příloha 5 Výrobní kapacita automobilek v Maďarsku (2008) (kus/rok)

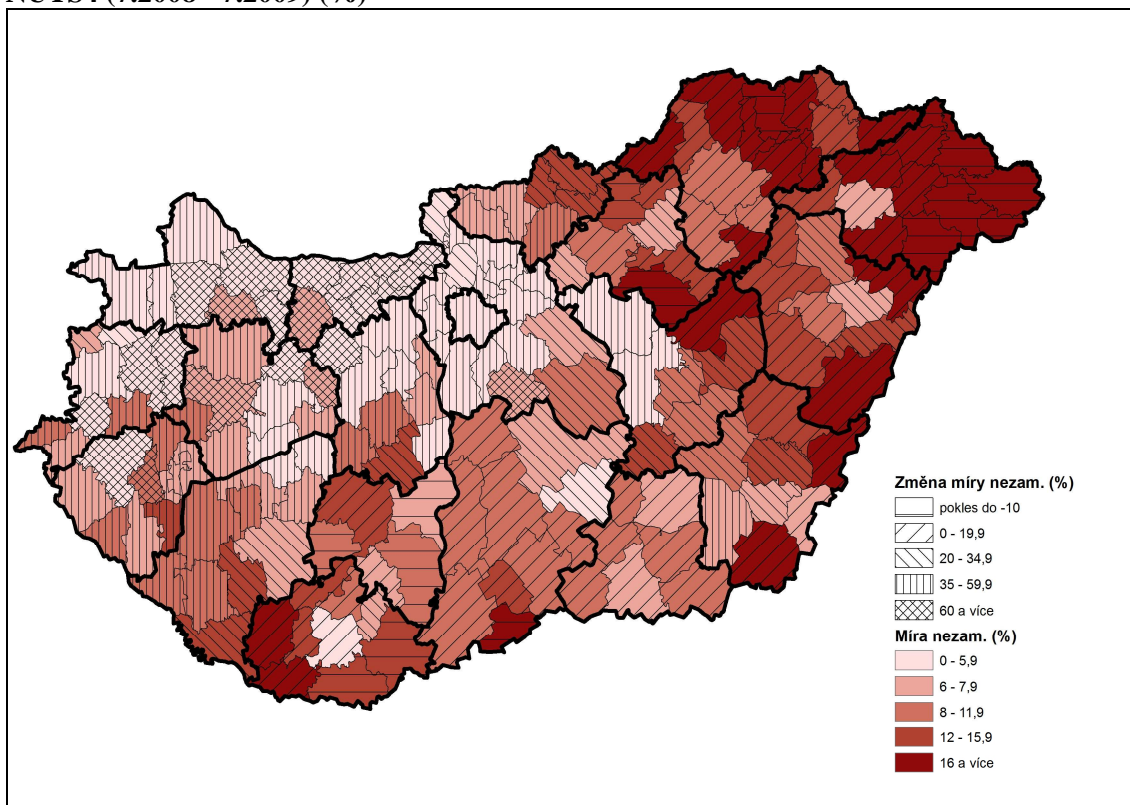


Zdroj: ITDH, 2010

Příloha 6 Názvy regionů NUTS3 v Maďarsku

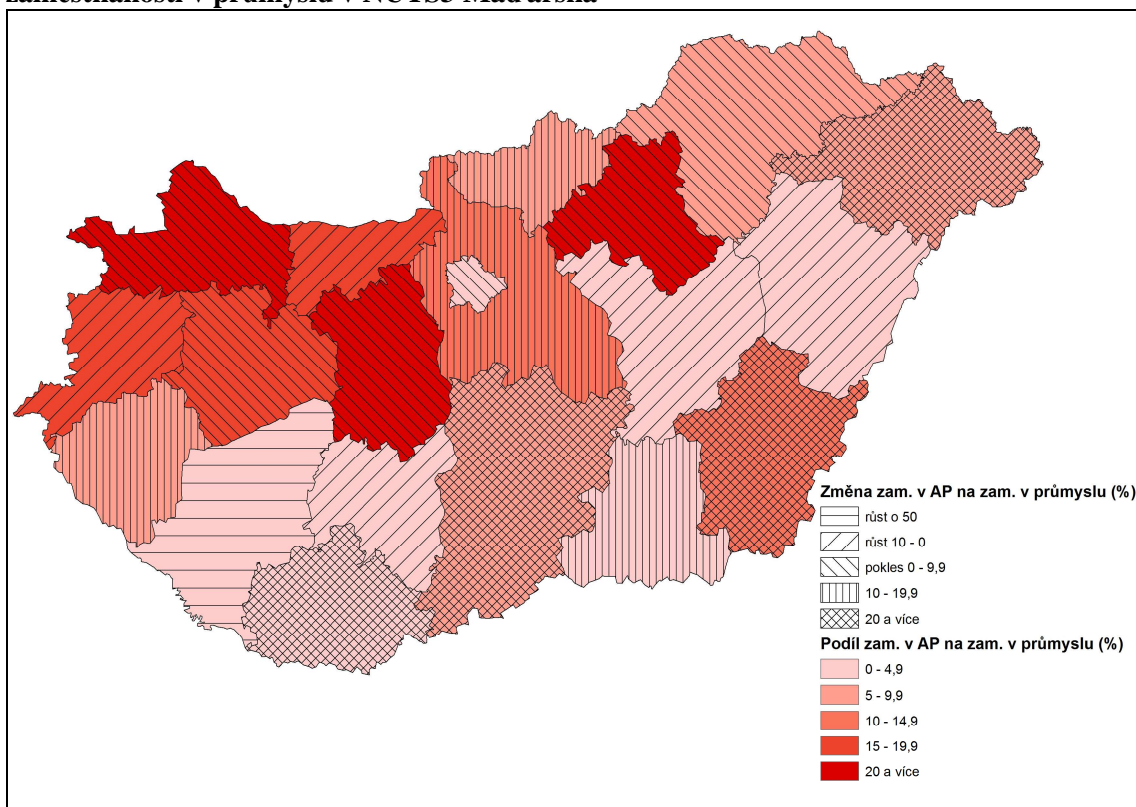


Příloha 7 Míra nezaměstnanosti (2008) a její změna (2008-2009) za maďarské jednotky NUTS4 (7.2008 - 7.2009) (%)



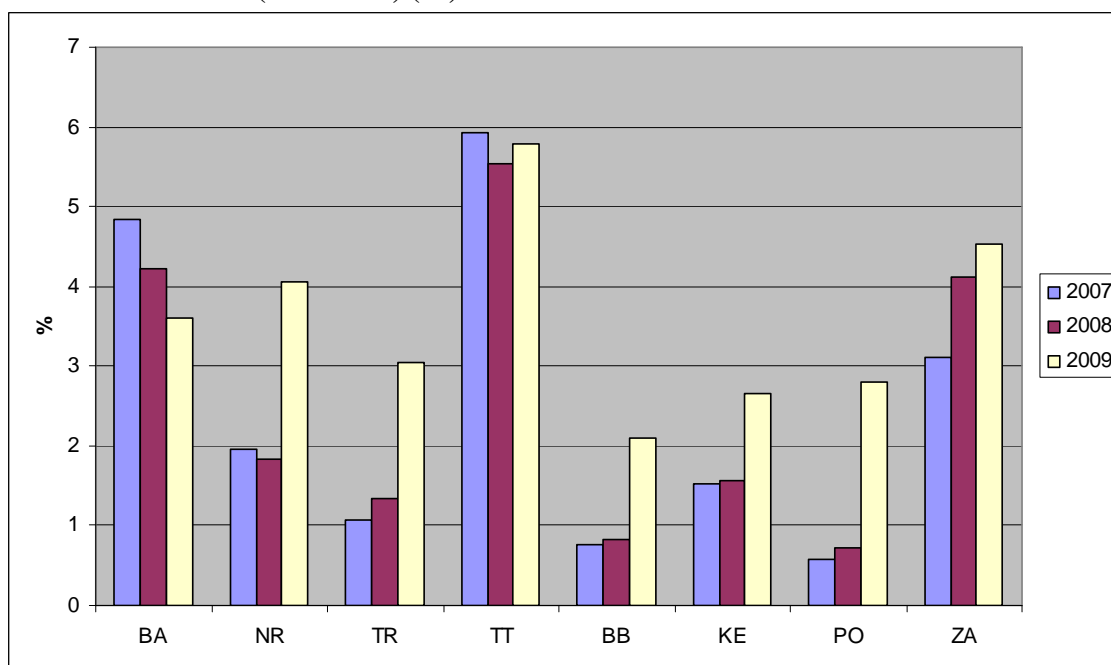
Zdroj: ÁFH, 2010

Příloha 8 Podíl (2008) a změna (2008-2009) zaměstnanosti v automobilovém průmyslu na zaměstnanosti v průmyslu v NUTS3 Maďarska



Zdroj: KSH, 2010

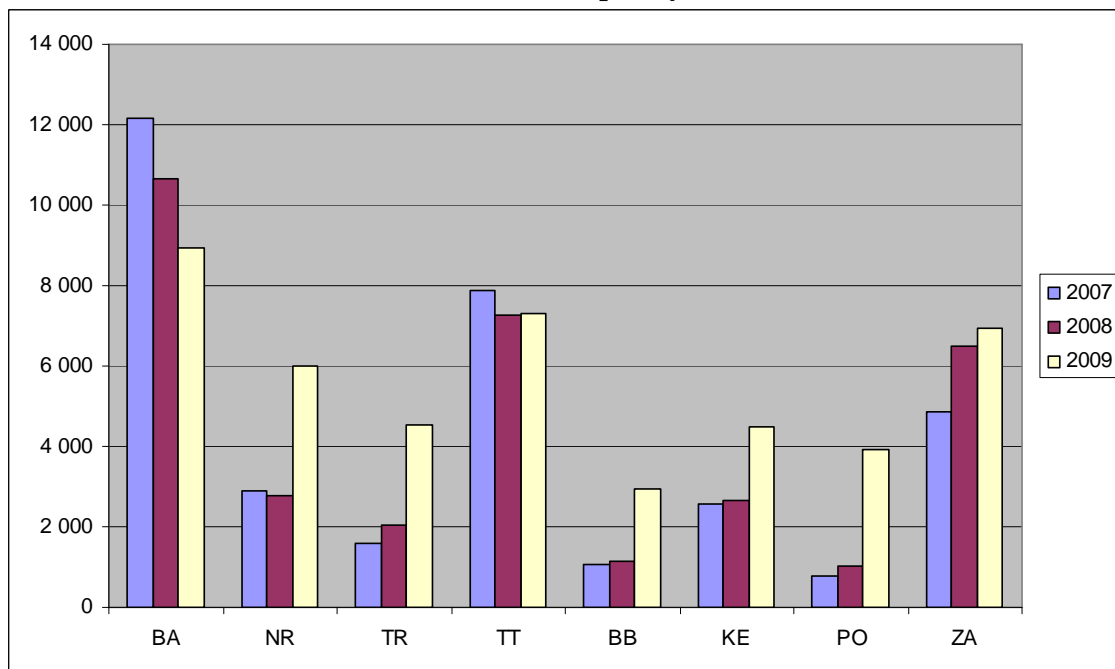
Příloha 9 Podíl zaměstnanosti v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti v NUTS3 Slovenska (2007-2009) (%)



Poznámka: BA=Bratislavský, NR=Nitrianský, TR=Trenčianský, TT=Trnavský, BB=Banskobystrický, KE=Košícký, PO=Prešovský, ZA=Žilinský

Zdroj: ŠÚ SR, 2010

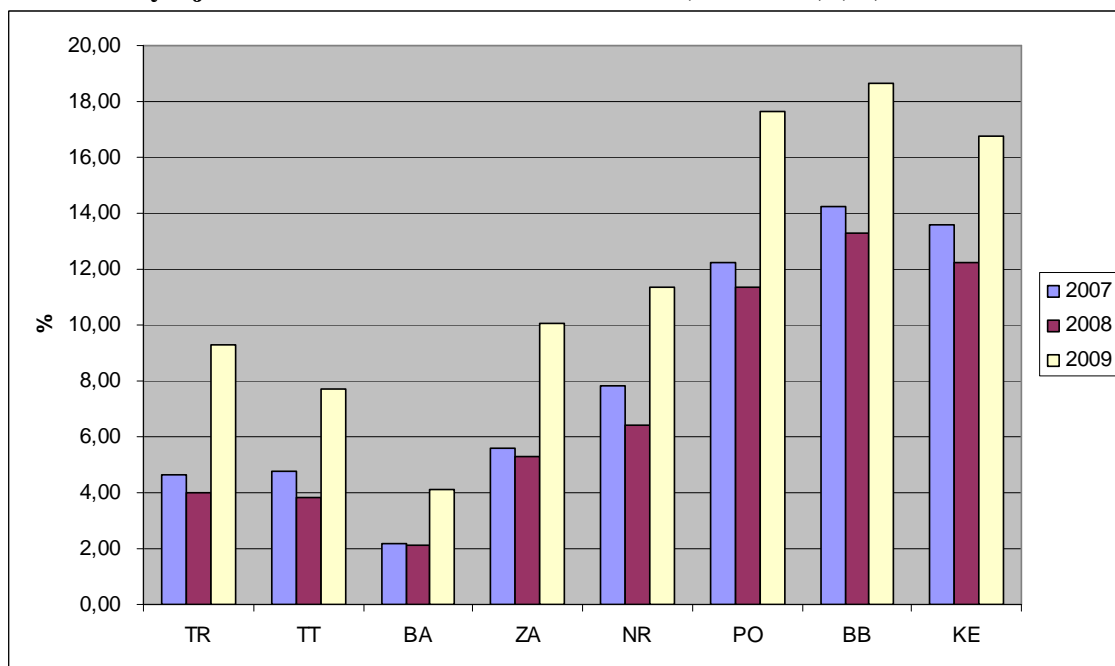
Příloha 10 Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu v NUTS3 Slovenska (2007-2009)



Poznámka: BA=Bratislavský, NR=Nitrianský, TR=Trenčianský, TT=Trnavský, BB=Banskobystrický, KE=Košický, PO=Prešovský, ZA=Žilinský

Zdroj: ŠÚ SR, 2010

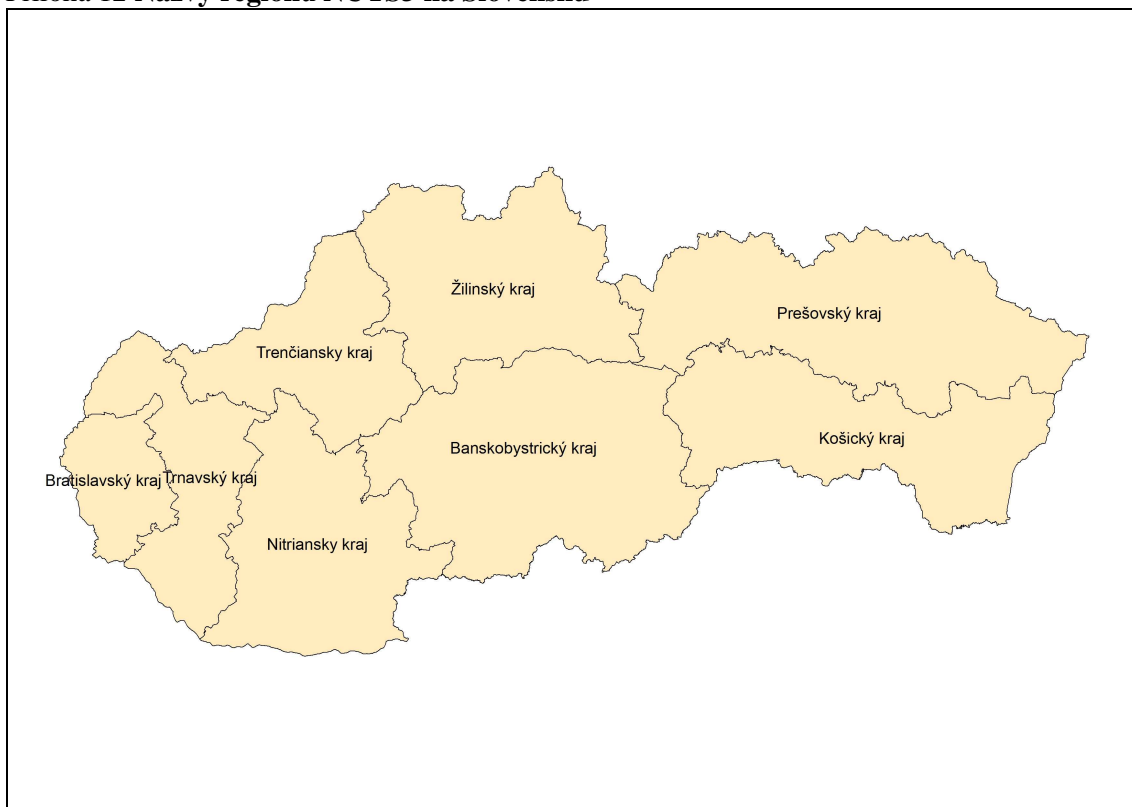
Příloha 11 Vývoj nezaměstnanosti v NUTS3 Slovenska (2007-2009) (%)



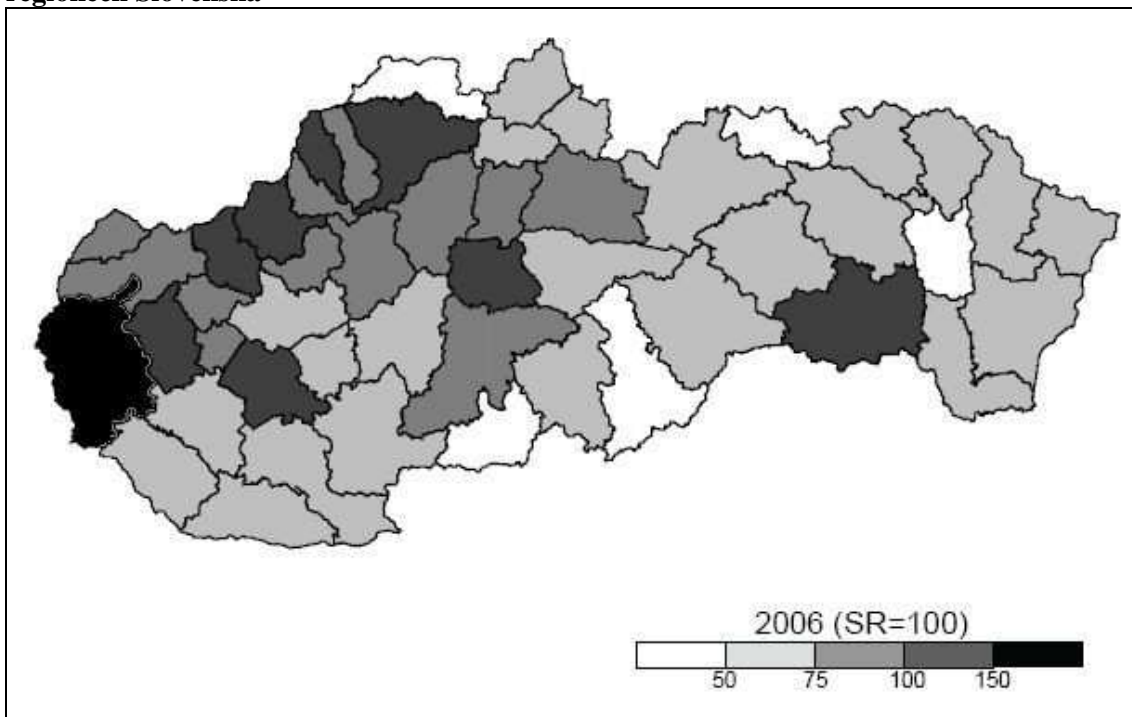
Poznámka: BA=Bratislavský, NR=Nitrianský, TR=Trenčianský, TT=Trnavský, BB=Banskobystrický, KE=Košický, PO=Prešovský, ZA=Žilinský

Zdroj: ÚPSVR, 2010

Příloha 12 Názvy regionů NUTS3 na Slovensku

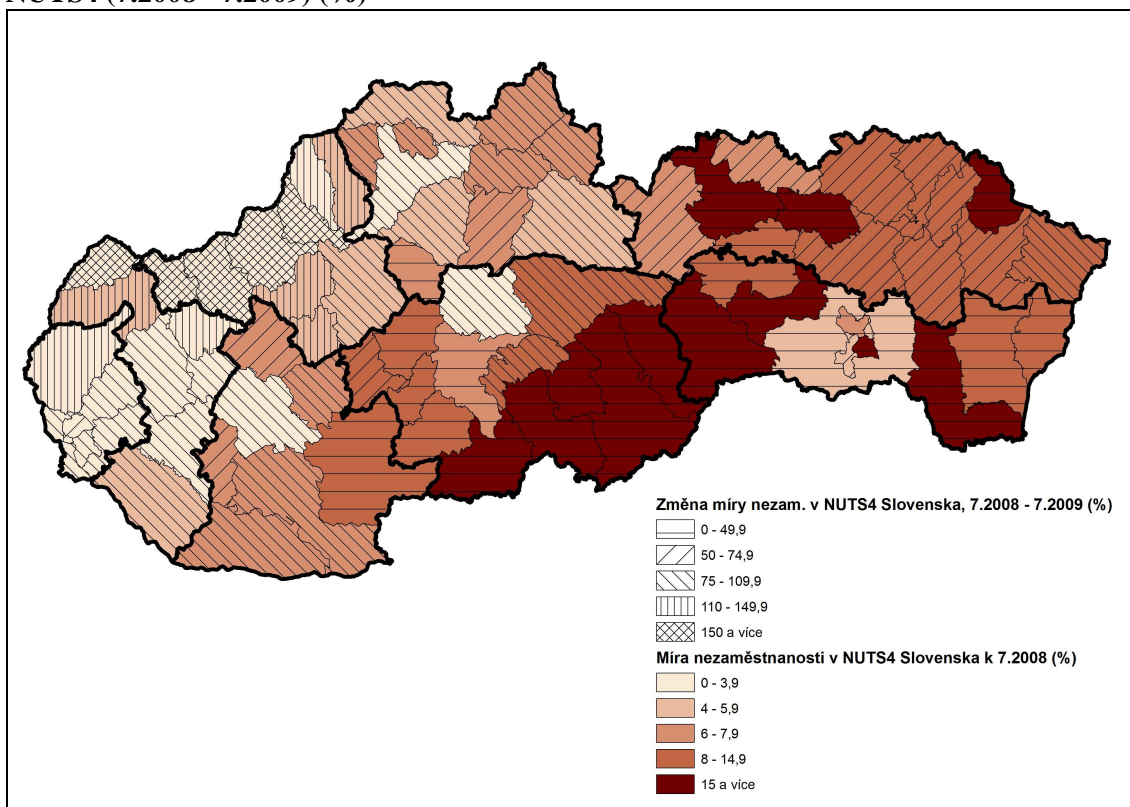


Příloha 13 Ekonomický agregát na obyvatele v roce 2006 ve funkčních městských regionech Slovenska



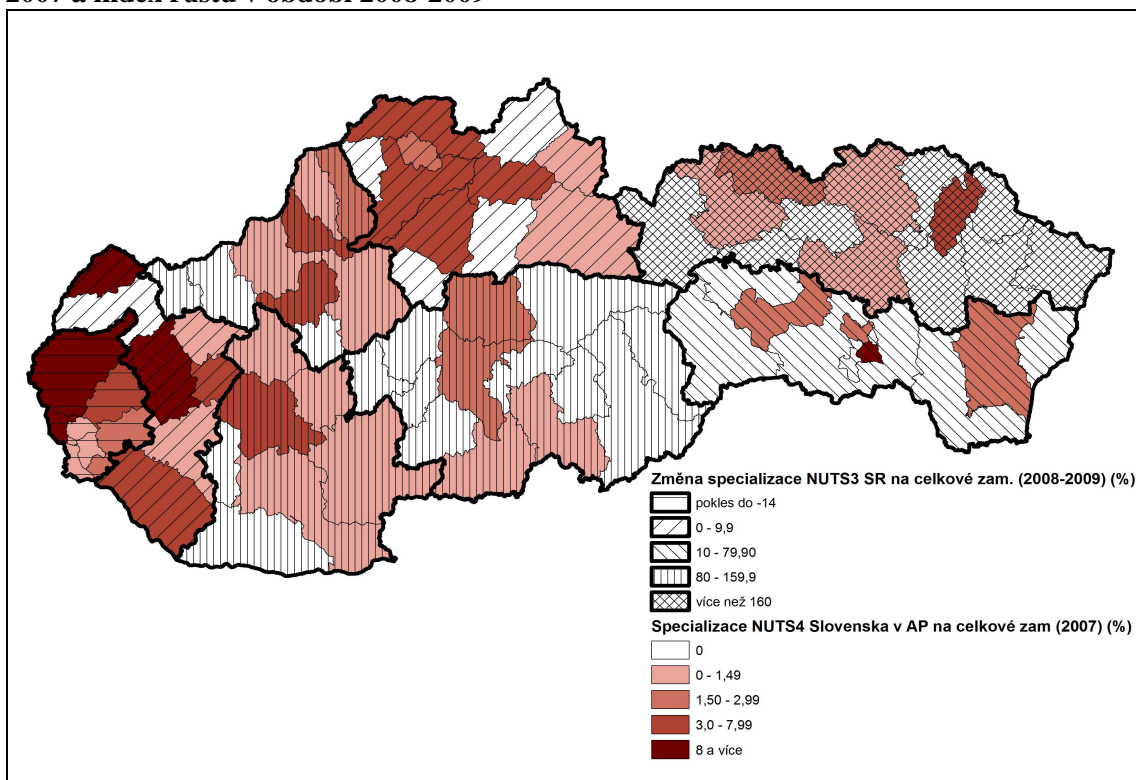
Zdroj: Korec, 2009

Příloha 14 Míra nezaměstnanosti (2008) a její změna (2008-2009) za slovenské jednotky NUTS4 (7.2008 - 7.2009) (%)



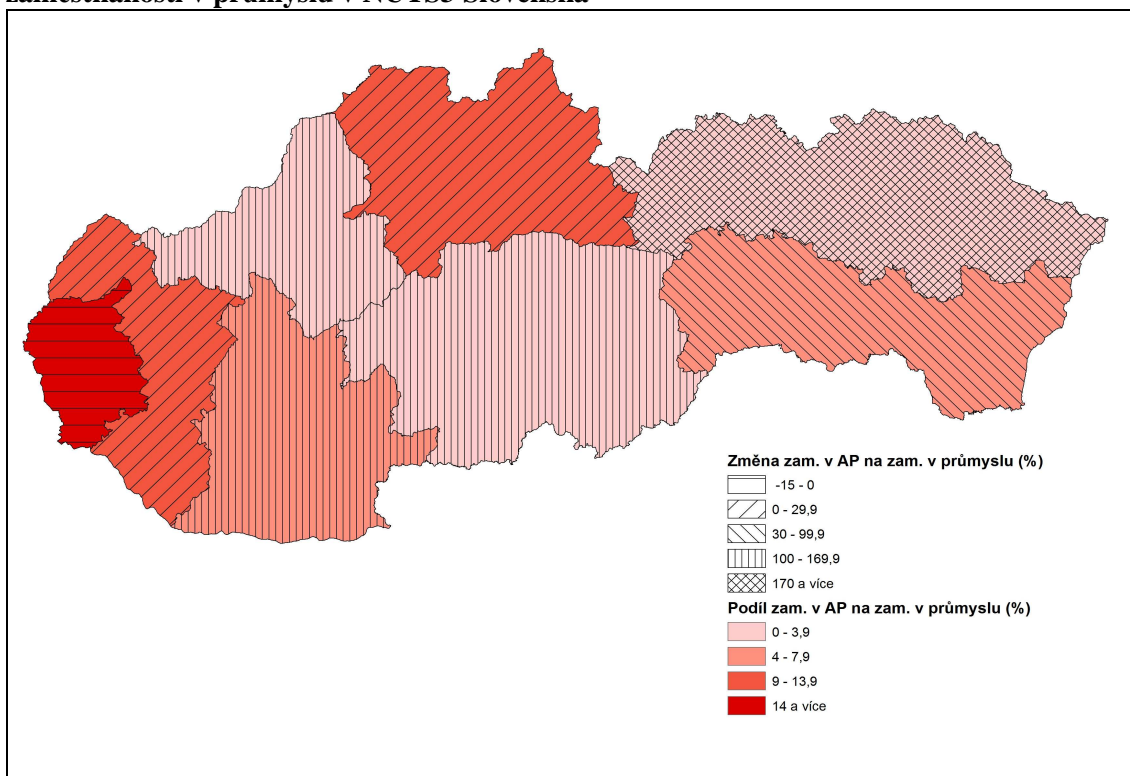
Zdroj: ÚPSVR, 2010

Příloha 15 Podíl automobilového průmyslu na celkové zaměstnanosti podle NUTS4 v roce 2007 a index růstu v období 2008-2009



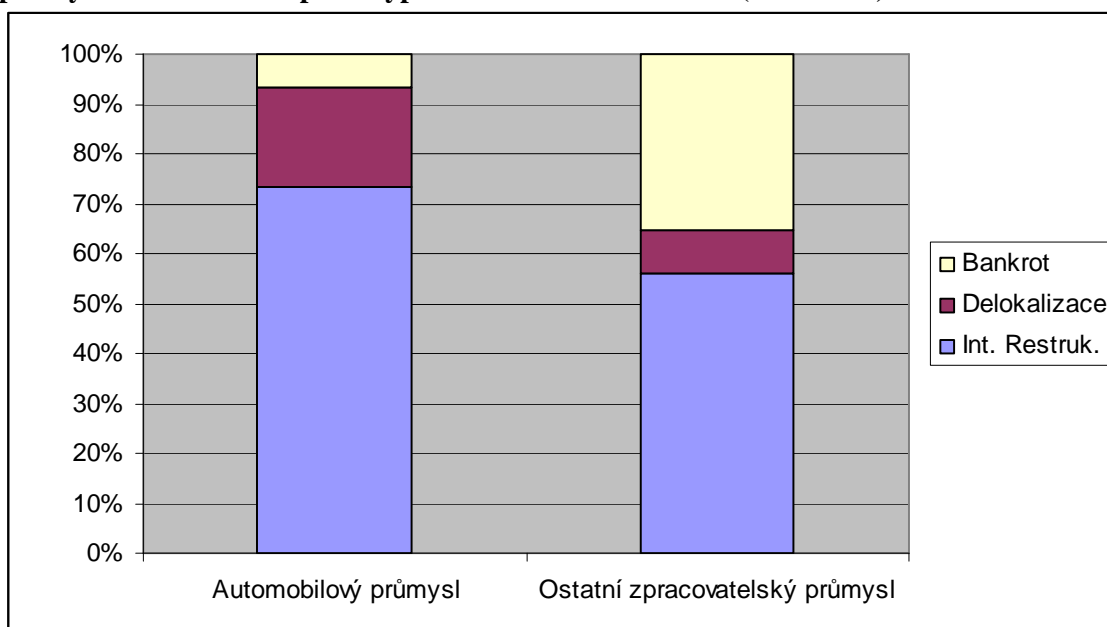
Zdroj: ŠÚ SR, 2010

Příloha 16 Podíl (2008) a změna zaměstnanosti (2008-2009) v automobilovém průmyslu na zaměstnanosti v průmyslu v NUTS3 Slovenska



Zdroj: ŠÚ SR, 2010

Příloha 17 Propouštění v automobilovém a v ostatních odvětvích zpracovatelského průmyslu na Slovensku podle typu restrukturalizace firem (2008-2009)



Zdroj: ERM, 2010